ARIPI ROMÂNEȘTI



Director: Comandor aviat
AL. DEMETRESC

UMĂR SPECIAL DE PAȘTI

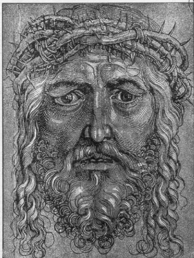


RILIE 1944
UL III, Nr. 61—62

INSTANTANEU PASCAL LA O UNITATE DE AVIAȚIE, PE FRONT

LEI 50

„SBURĂTORII ROMÂNIEI"



Sburătorii României...

Sunt anumiți aleși, cari sunt mai mult decât oameni și în ei sălășluesc, de o potrivă, toate virtualitățile ce constituesc mândria unui Neam...

In luptele lor, între vârtejurile de foc ale cerului și ale pământului, acolo pe hotarul de sânge al României, sufletele lor dăltuite din cremenea munților rămân viguroase, violente, pline de tenacitate. Pornirea lor furtunatică și impetuoască nu se oprește și nu se liniștește decât când au învins.

Atacul și apărarea lor dură și decisivă nu cruță nici un mijloc, nici o armă și nu permit nici o îngăduință, nici o slăbiciune în fața dușmanului.

La o conferință cu titlul de mai sus pe care d. C-dor Al. Demetrescu a ținut-o recent în București ni s'a citat acel faimos „jibaku" al Japonezilor și ceremonialul impresionant în care se petrece decolarea celor cari se sacrifică de bună voie.

Cât de adânc sguduiți am rămas când ni s'a citat numele celor cari — în aviația noastră — s'au sacrificat cu acelaș gest, aproape ritual, de a se arunca în moarte cu avion cu tot, în clipa de supremă încordare a sacrificiului vieții.

Bucur Stan, Hurmuzescu Gheorghe, Claru Vasile, Anastasescu...

Gesturi care cutremură și ametesc, voinți care înfrâng tăriile morții, mistică a cărei înțelegere ne depășește.

Echipajul...

Ce sublimă și completă contopire de suflete într'o sinteză generoasă.

„Sus, deasupra norilor plutind în altă lume și sub un alt cer, sufletul echipajului este unul, o singură bătaie de inimă între aripile unei păsări minunate..."

In nici o altă armă și în nici o altă împrejurare, decât în Aviație și în sbor, dualitatea sufletească nu se îmbină în sinteză mai armonică — și nicăieri această sinteză nu capătă un stil mai unitar și mai armonic.

S'a scris atâta despre aviație și oamenii ei și — totuși — niciodată nu se va putea spune că s'a scris prea mult. Și cu atât mai mult nu se va putea spune că s'a scris despre cei cari s'au dus, s'aû pierdut în spații de lumină și de cer — și nu s'au mai întors pe aerodromuri.

Despre atâtea chipuri de arhangheli prăvălite, despre atâtea trupuri răstignite în aer fără cruci, pentru care n'au plâns niciodată clopote și n'a căzut țărâna miloasă peste gropi.

Pentru ei nu rămân decât gândurile celor rămași să-i aștepte pe aerodrom, gândurile din suflete de camarazi, cari se roagă câmpului aerodromului să-și înalțe mireasma sulfinei spre zări, ca o cădelnițare a holdei, în loc de tămâie.

Iar în nopțile de veghe, când echipajele stau gata lângă avioane — ca și ei odinioară — când singură roua dimineților pune boabe de lacrimi pe aerodrom, nu mai rămân decât poveștile, ca să dăinuiască în legendă moartea lor de-a-pururea.

Pentrucă fiecare moarte de aviator este o legendă...

CONST ARGEȘANU



CRONICA RĂZBOIULUI *aerian*

de ROMULUS SEIŞANU



OPERAŢIILE DINTRE 15 MARTIE — 1 APRILIE 1944

Cu toate că în ultimele două săptămâni condiţiile atmosferice n'au fost favorabile în zona frontului de răsărit, arma aviaţiei a intervenit spre a sprijini trupele de uscat în operaţiile lor ofensive sau defensive ; ca şi spatele frontului împotriva concentrărilor - de forţe inamice, a liniilor de comunicaţii şi a diverselor obiective militare.

In deosebi, în sectorul de sud al frontului oriental, aviaţia germană a desfăşurat o activitate zilnică, atât în zona bătăliilor cât şi în zona din spatele frontului sovietic, obţinând bune rezultate.

Pe teatrul de război din Italia de sud aviaţiile germană şi anglo-americană au atacat mai mult obiectivele din spatele frontului, căci activitatea de luptă a trupelor de uscat a fost mai redusă, — exceptând luptele de stradă intermitente din oraşul Cassino, — oraş transformat în ruine.

Ofensiva aeriană anglo-americană împotriva Germaniei şi a ţărilor din Europa occidentală, a continuat cu aceeaş intensitate, care a alternat cu contra-atacurile aviaţiei germane împotriva Angliei de sud-est şi sud-vest.

Formaţiunile de bombardiere anglo-americane, protejate de avioane de vânătoare, au atacat aproape aceleaşi oraşe şi obiective din Germania occidentală, meridională (mai ales Franconia); precum şi diferite localităţi şi zone industriale din Franţa de nord, Belgia şi Olanda. Din cauza mijloacelor de apărare antiaeriană şi a atacurilor avioanelor de vânătoare germane, aproape toate raidurile formaţiunilor de bombardament anglo-americane, au înregistrat pierderi severe. Unele din aceste formaţiuni, din cauza atacurilor puternice ale vânătorilor de noapte germani, deasupra regiunii occidentale a Rinului şi Main-ului, au avut un număr mare de aparate doborîte, iar o parte din bombele celorlalte aparate, neputând fi aruncate deasupra obiectivelor fixate, au fost aruncate la întâmplare.

In asemenea condiţii diferite escadre de vânătoare şi artileria anti-aeriană germane au înregistrat câteva succese defensive categorice. Escadrele de avioane de vânătoare germane în atacurile nocturne, s'au aruncat împotriva formaţiunilor inamice în condiţiuni impresionante, reuşind să le risipească şi să le slăbească cohesiunea. In cursul luptelor aeriene din noaptea de 30—31 Martie, ce s'au dat deasupra Germaniei occidentale, într'o oră au fost doborîte 63 de avioane britanice, ceea ce înseamnă că aproape la fiecare minut a căzut un avion. Procentul de avioane britanice pierdute în acele lupte a fost mai mare decât în luptele angajate mai înainte în acelaş spaţiu. La acest rezultat a contribuit şi perfecţionarea mijloacelor de apărare anti-aeriană germană, — recunoscută şi de aviatorii englezi şi americani.



Pentru întâia oară o puternică formaţiune de bombardiere şi de vânătoare germană a susţinut un atac masiv împotriva oraşului Bristol şi a altor localităţi şi obiective din Anglia de sud-vest. Alte formaţiuni germane au atacat de câteva ori Londra şi împrejurimile sale.

In apele Norvegiei (Atlantic) o escadră compusă din 18 avioane torpiloare britanice de tipul „Beaufighter" a atacat de repetate ori, în seara de 30 Martie, un convoi german în apropiere de Hangesund, fără să obţină rezultate. Cinci avioane torpiloare britanice au căzut în flăcări.

Episcopii catolici din Australia au formulat un protest împotriva atacurilor aeriene anglo-americane deasupra Romei. Asemenea proteste din nefericire nu sunt luate în consideraţie de „seniorii" războiului din Londra şi Washington, căci pentru ei nu prezintă nicio valoare tezaurele istorice şi artistice şi nici faptul că Roma este capitala spirituală a civilizaţiei latine şi catolicismului.

Condiţiile de sbor ale aviaţiei de luptă şi de bombardament s'au schimbat în cursul acestui războ. Ziarul „Daily Mail" din Londra a publicat un articol interesant în această privinţă, în care se spune că unul din conducătorii serviciului meteorologic al aviaţiei britanice a înregistrat tot ceea ce crede lumea despre starea timpului în legătură cu atacurile aeriene şi el a ajuns la următoarea constatare: majoritatea oamenilor n'au nicio cunoştinţă despre posibilităţile de sbor ale avioanelor şi de condiţiile atmosferice.

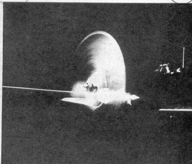
Acest expert englez în materie de meteorologie aplicată aviaţiei, a mai constatat că mai toate pronosticurile ce le-a auzit în tramvaele din Londra privitoare la vreme şi la atacurile aeriene, erau greşite. Aşa de ex. lumea crede că nopţile senine favorizează mult bombardamentele aeriene, pe când în realitate, un cer acoperit de nori favorizează într'o măsură mai mare atacurile avioanelor de bombardament. Lumea mai crede că problema orientării avioanelor pe o vreme nepriincioasă sborului, nu poate fi rezolvată practic şi aceasta va da naştere la multe nenorociri. In realitate problema orientării avioanelor, pe orice fel de vreme, a fost rezolvată prin introducerea metodelor de dirijare, graţie emisiunilor de unde, care nu greşesc niciodată.

Ceaţa, această inamică Nr. 1 a aviatorilor, poate fi făcută inofensivă printr'un zbor la mare altitudine. Ceaţa apărută însă prin surprindere şi în mare cantitate, sau care acoperă regiuni întregi sub forma unei pături groase, poate fi fatală unor aviatori; după cum poate fi un preţios complice al trupelor de pe uscat prin mascarea lor, — pătura groasă de ceaţă servind astfel de protecţie.

Multe din aparatele de bombardament trimotoare sau quadrimotoare, nord-americane şi britanice, s'au prăbuşit în regiunile muntoase ale Alpilor, fiindcă ghiaţa se depusese pe aripile lor, sau în partea lor frontală; iar alte aparate anglo-americane, în aceleaşi regiuni, au fost doborîte de avioanele de vânătoare germane. Cerul Elveţiei a fost şi în cursul ultimelor două săptămâni violat de mai multe ori de formaţiunile de bombardament şi de vânătoare britanice sau americane.

Câteva aparate au fost obligate să aterizeze; iar altele ce au suferit avarii în luptele aeriene din apropierea frontierei Germaniei, au căzut în flăcări, pe teritoriul elveţian.

In Extremul Orient, în zona de nord a frontierei birmano-indiene, luptă şi un grup de forţe chineze sub comanda unui general englez.



Prezenţa forţelor chineze pe acest front este în legătură cu promisiunea făcută de anglo-americani mareşalului Ciang-Kai-Şek, de a redeschide drumul Burma, în urma recuceririi Birmaniei. Cum situaţia pe acest front s'a agravat pentru Marea Britanie din cauza pătrunderii trupelor japoneze şi indiene în provincia Manipur din India orientală şi deci s'a îndepărtat realizarea promisiunei anglo-americanilor de a redeschide comunicaţiile directe dintre India şi China prin şoseaua Burma ce trece prin Birmania de nord, se anunţă acum că se vor trimite furnituri militare guvernului chinez din Ciung King, prin avioane grele.

Ce rezultate ar putea da acest fel de transport aerian?

Presupunând o capacitate de transport de fiecare avion de şase tone, ar fi nevoe de 1000 de avioane grele pentru materialul necesar câtorva unităţi (armament, muniţii, material de războ divers, auto-vehicule ş. a.), care ar executa 12 sboruri lunare. Acest calcul l-a făcut un general american. El a adăugat: armamentul şi materialul de războ destinat armatelor chineze comandate de mareşalul Ciang-Kai-Şek, urmează să fie transportate mai întâi pe căile de uscat din Statele Unite spre porturile de îmbarcare de pe coastele Pacificului, sau ale Atlanticului; după aceea ele urmează să fie îmbarcate în vase şi aceste vase, sub formă de convoiuri escortate trebue să străbată oceanele şi mările până la porturile de descărcare din India. Din aceste porturi, acele armamente şi materiale urmează să fie iarăşi transportate pe căile de uscat până în regiunea orientală a Indiei, de unde vor porni avioanele grele anglo-americane spre Ciung King.

Deci, alte transbordări din trenuri sau camioane, în avioane. In asemenea condiţii, a încheiat declaraţiile sale generalul american, nu se poate vorbi serios de o aprovizionare a armatelor chineze cu armamentul şi materialul de războ care au neapărată nevoe spre a putea continua operaţiunile împotriva forţelor japoneze, care au bazele lor de aprovizionare apropiate.



FILE DE CARNET

S'A RIDICAT O STEA

— *Tu nu sbori, Vinca?*

— *Nu mă simt bine, domnule Locotenent.*

— *Bine, atunci du-te de te odihneşte, dar am să iau eu avionul tău.*

— *Perfect, are paraşută, cască şi tot ce-i trebuie şi apoi trage foarte bine.*

Nu au trecut douăzeci de minute şi opt avioane „L" 2 işi fac apariţia la nici două sute de metri inălţime, in vreme ce şase vânători asigură plafonul la 1000 de metri mai sus.

După ce prima trecere a ruşilor s'a consumat, Lt. Polizu decolează furtunos şi se avântă spre adversari.

Zi de zi cutreeră zările, poate — poate că va intâlni pe „Ivan", dar pasă-mi-te să i se indeplinească voinţa.

Auzea că Ruşii vin dimineaţa şi atacă trupele terestre şi dimineţi la rând patrula in sector, dar nu intâlnea pe nimeni, până când auzea că pe seară vin acum şi atacă. Şi in fiecare seară, când soarele scăpăta spre asfinţit, sbura până când aparatele de bord il vesteau că nu mai are benzină decât ca să se intoarcă la aerodrom şi atunci venea la aterizare necăjit in suflet că nu a intâlnit adversarul.

Firea lui tumultoasă, veşnic pornită pe luptă, nu se putea impăca de loc cu această carantină la care il supunea ghinionul, deaceia la primul semnal al alarmei a fost primul care părăsea terenul, dar a uitat să escamoteze trenul când a virat.



Se avântă vertiginos şi ajunge din urmă un „L" 2. Işi descarcă armele in plin şi când il despărţeau numai câţiva metri de aparatul inamic, degajează spre stânga. Dar iamicul nu e lovit mortal şi mitraliera din turela sa ii prinde in tirul ei radiatorul cu apă. O scurtă rafală şi lichidul incepe să se scurgă.

In vremea aceasta şi ceilalţi componenţi ai alarmei fie germani, fie români, se ridică unul câte unul şi vreme de douăzeci de minute cerul este o largă arenă, unde intr'un uruit apocaliptic, priceperea piloţilor, armele şi miile de cai putere angajaţi in luptă, işi dispută victoria.

Incleştare confuză cu rafale scurte şi degajări razante.

Clipă după clipă fizionomia luptei se schimbă. Atacatorul devenea atacat, ca peste puţin să cadă in spatele adversarului.

Şi apoi linişte.

Lupta s'a deplasat, iar avioanele sovietice au părăsit terenul.

Probabil că lupta se sfârşise şi izolaţi, vânătorii incep să-şi facă apariţia.

Să nu avem oare nici o pierdere?

Totuşi unul este lipsă. Lt. Nicu Polizu.

Nimeni nu l-a mai văzut de nicăeri şi se bănueşte că a aterizat forţat.

Toţi sunt convinşi de acest lucru şi aşteaptă să vorbească de unde este. Aterizează şi ultimul aparat german şi, odată cu el vine şi vestea de care se temeau toţi măcar să o gândească.

Cu radiatorul perforat, temperatura creştea şi risca să gripeze motorul până la aerodrom şi atunci s'a decis să aterizeze pe burtă, dar roţile care nu ştia că sunt afară, au rulat puţin pe teren, iar mai apoi intâlnind un mic obstacol a capotat in flăcări.

Maşina care il ascultase atât de bine in alte rânduri de astă dată l-a inşelat.

In fiecare noapte, sumedenie de stele coboară spre a implini destinul atâtor vieţi.

In după amiaza aceea s'a ridicat o stea.

Torţă vie menită să străjuie căile viitorului.

Faclă la lumina căreia frunţile să se inchine, iar gândul cercetătorului să desluşească semnul unor vremi in care omul ia forma celui mai fantastic mit.

Lt. Nicu Polizu, cavaler al ordinului Mihai Viteazul.

CAVALERUL FURTUNA

Era în toamna anului..... Secţia de antrenament a flotilei activa la B. şi o parte din piloţi trecuse pe I. A. R. 80.





Aspirantul Laurenţiu Catană avusese şi el câteva ieşiri pe I. A. R. 80, când un ordin superior l-a oprit să mai sboare, anunţându-l totodată că este mutat într'o Flotilă de Informaţie.

Trebuia să-şi ia adresa cu care să se prezinte la unitate şi m'a rugat să fiu seara la birou, şi i-o dau ca să poată pleca.

A fost punctual.

Trist de parcă venea să-şi ridice o sentinţă de condamnare.

Cine nu cunoaşte dorinţa fiecărui pilot de a deveni vânător, nu înţelege gândurile ce-l frământau atunci pe el.

Mi-a strâns mâna în semn de adio şi mi-a urat noroc.

— D-voastră aveţi mai multă nevoie de noroc acolo unde vă duceţi.

—. Eu... şi şi-a completat gândul cu un semn din mână, în vreme ce un zâmbet amar îi încreţea gura.

Dar soarta a vrut să fie tot vânător şi s'a dovedit a fi demn de acest titlu.

Omul acela tăcut care parcă îi era teamă să nu facă prea mult sgomot pe unde trecea, devenea în aer un adevărat cavaler furtună gata să-şi deslănţuie urgia ori unde s'ar arăta adversarul.

Aşa l-a surprins moartea sau mai bine zis, aşa a surprins-o el pe ea.

Doborâse doi, când, lovit şi el, s'a năpustit în cel de al treilea, prăvălindu-se împreună ca un meteor de fer şi flăcări spre pământ ca să înalţe rug cerului din propriul său trup.

Măicuţa lui poate că îl plânge şi acum, dar noi, noi nu îl putem plânge.

Pentru noi este Catană Laurenţiu care a murit în plină victorie, acolo la datorie...

FRAGMENT...

Eram la K...

Soarele deabia se ridicase de o şchioapă când celula cpt. Şerbănescu, lt. Greceanu se întorcea dintr'o însoţire în sector. Cpt. Şerbănescu deabia ieşit din legăturile carlingei, roşu, şi cu fruntea îmbrobonată încă de sudoare, exclama cu entuziasmul său atât de caracteristic.

— *Măi băieţi, n'am mai văzut de când sunt aşa ceva, măi ca muştele sunt nu altceva, benzină şi muniţie să ai că avioane de doborît sunt destule.*

— *Ştii că peste douăzeci de minute decolăm toţi?*

— *Ştiu, dar numai să mănânc şi eu ceva, căci dela patru sunt sus.*

Douăzeci de minute mai târziu tot Grupul se afla în sector.

Rând pe rând veneau de alimentau fie la K... fie la T... şi peste câteva minute decolau iar şi iar şi iar.

Soarele era acum de o şchioapă spre asfinţit, când o patrulă se ridica pentru a nu ştiu câta oară în ziua aceea, ca să se întoarcă în crepusculul serii, clătinând din aripi şi aducând cea din urmă şi cea de a douăzecişicincea victorie din acea zi.

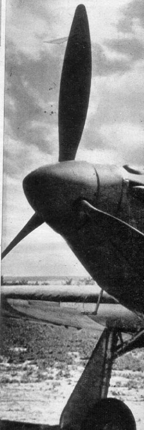
Măi băieţi, măi, sunt ca muştele...

Şi ca muştele s'au dus!

25 victorii şi nici o pierdere..

Septembrie 1943 la K...

Serg. PETCU ION
Reporter de războî S. M. P. pentru Aeronautică



"... In lumea îngerilor

de ION BĂLEANU

A ieşit din spital un tânăr ofiţer cu Virtutea Militară cl. I. Cu obrajii subţiaţi de lunile de suferinţă, cu pasul puţin şovăelnic, dar înalt ca un plop, falnic şi frumos ca un arhanghel. A trecut pe străzile Bucureştiului cu forfota lor obicinuită şi întorcea lumea capul după dânsul. Femeile desco- în el luceafărul la care au visat, cu inima la pândă, în nostalgia nopţilor de adolescenţă. Paloarea chipului îi înobila fruntea şi un abur de bărbăţie risipia în urma lui tânărul sublocotenent care-şi trăgea uşor pasul.

Două uniforme de pension s'au oprit şi şi-au dat coate:

— Tu, ce minunat băiat!

— Seamănă cu cineva, tu...

— Cu un artist de cinema, nu?

— Cu Herbert Marshall, aşa cum îşi îngână el piciorul... E rănit! Şi cât e de frumos!

O uniformă de licean, care le-a ajuns din urmă şi a mărit grupul admiratoarelor anonime, a mai observat că ofiţerul acesta purta pe piept Virtutea Militară cl. I-a, ceiace l-a surprins îndeosebi, fiindcă ştia el bine că decoraţia aceasta exagonală, şi cu panglica roşie ca sângele, era cea mai înaltă distincţiune pentru gradele inferioare. Un ofiţer cu Virtutea Militară înseamnă un soldat cu Mihai Viteazul, iar soldatul acesta era plotonierul de rezervă Drăghici Marin, proaspăt înaintat sublocotenent...

— Trebue să fie un erou, fetelor!

După un mic complot, grupul celor trei uniforme s'a apropiat de dânsul şi un firicel de glas, cât o lăcustă, a sărit în calea lui, decis să-i ceară o fotografie cu autograf, dacă tânărul ofiţer n'ar fi dispărut într'un tramwai, fără să fi ştiut că abia în primul său an de conservator, isbutise să se facă remarcat şi solicitat pentru un surâs cu semnătură.

In ziua aceea, cea mai frumoasă a vieţii lui, slt. rez. Drăghici N. Marin îşi văzuse visul împlinit şi cerul spre care toate gândurile, toate dorurile şi elanurile îl îndemnau, coborîse atât de aproape de dânsul, că-i mângâia fruntea. Fruntea lui de poet al verbului, fruntea unui viitor actor care se logodea cu cerul.

Aparent taciturn, studentul acesta la drept — frumos ca un răsad al lui Jupiter — avea în suflet un dinam de entuziasm. Intre front şi bulevardele cu femei şi cinematografe n'a stat mult la alegere: a plecat, cu regimentul său 2 infanterie de fortificaţii.

Era un temperament sobru, o natură nordică, un stoic. Nimeni nu l-a putut auzi vreodată că e nemulţumit. Nu l-a indispus o bilă roşie la Drept cum nu l-a necăjit rana căpătată în luptele dela Dalnik. Stoicismul lui era cuprins într'un leit motiv cu care-şi însoţea, ca o concluzie iremediabilă, fatalistă, gândurile:

— Lasă, măi, că tot în lumea îngerilor te duci...

Era filosofia unui olimpian.

Cu toate acestea îi plăcea soarele şi surâsul încărcat de primăvară al femeilor. Scrisorile lui, din grelele lupte dela Dalnik, unde plotonierul T. R. Drăghici Marin comanda un ploton şi apăra cu îndârjire o cotă pe care şi-o cucerise singur, erau la fel de lipsite de dramă: „sunt în afară de orice pericol" şi gândul lui alerga înapoi, spre satul unde s'a născut, unde a copilărit, spre eleşteul în care s'a scăldat întâia oară şi casa bătrânească.

Din şanţul cu apa până la genunchi, din care şi-a apărat poziţia, ochii lui umblau iscoditori pe cer. Cerul cu soarele sau cu bumbacul vânăt al norilor îl chema, îl vrăjise Când auzia motoare de avion, nimic nu-l mai putea reţine în tranşee. Se ridica plop de putere şi de admiraţie spre înaltul din care cobora glasul motoarelor.

— Iar a venit „Moş Neaţă", măi băieţi!

Un I. A. R. 38 trecea în fiecare zi. Cu roţile lui scurte, cu pântecul de sticlă şi sgomotul de albină al motorului, avionul acesta domol se învârtea în largi viraje de cocor deasupra cotei lui Drăghici. Alteori cobora jos, jos de tot, parcă vrea să aterizeze pe coşmelia cotei...

Intr'o zi Drăghici a pălit! Se îndrăgostise de „Moş Neaţă" şi-i bătea inima să-i sară din piept, de câte ori îl vedea înconjurat de balonaşele negre ale antiaerianei duşmane, sau când îl căutau trasoarele cu răpăitul lor rapid. In ziua aceea numai Dumnezeu mai putea veni în ajutorul lui „Moş Neaţă". Surprins de 3 vânători roşii „Moş Neaţă" a intrat în caruselul de foc al acestora.

— Doamne, nu-l părăsi!

Şi Drăghici a pus mâna pe armă.

— Băieţi, trageţi cu ce aveţi, cu armă, cu mitralieră, să nu-l lăsăm să i dăm curaj.

— Şi tot plotonul şi-a asvârlit focul, ca Sciţii în soare, în avioanele duşmane, în timp ce „Moş Neaţă", prin manevre feline, îşi căuta drumul prin viroagele terenului, pe unde nu se puteau strecura avioanele duşmane care, necăjite că le

S. Lt. av. Drăghici N. Marin

„Moş Neaţă", aşa cum este el...

scapă prada, s'au năpustit să atace la firul ierbii, cota lui Drăghici. Şi 'n tumultul acestui atac, Drăghici s'a ridicat iarăşi stânjen de bărbăţie cu mâna suliţă spre cer, intr'un gest biruitor: era bucuria că scăpase „Moş Neaţă". un omagiu văzduhului sau o inchinare Stăpânului ceresc?...

— Măi, băieţi, eu mă fac aviator!

Când a eşit din spital, a mai stat puţin in fortificaţiile portului, la Odessa, şi apoi a plecat la şcoala de observatori aerieni unde s'a afirmat curând unul din cele mai dotate elemente şi un pasionat de sbor. De aci a plecat pe front la o Escadrilă de Observaţie. Visul lui se implinise: sbura pe un „Moş Neaţă"!

Dar setea lui de văzduh nu se potolise. Ar fi vrut să facă toate misiunile. Sbura necontenit, făcea recunoaşteri in mare, protecţie de convoaie şi nu era mulţumit decât când intâlnea reacţiunea inamicului.

Când ruşii au debarcat la Oceacov, şi 'n luptele aspre dela Kimburn s'a cerut o misiune de comandament, Drăghici s'a oferit cu o clipă inaintea celorlalţi camarazi ai săi.

— Fii atent, Drăghici, reacţiunea inamicului e puternică...

Drăghici a ridicat uşor din umeri, cu sticla lui de rom in buzunarul larg al combinezonului:

— Tot în lumea ingerilor trec...

A ieşit in mare şi apropiindu-se de limba aceia de pământ dela Oceacov, vedea ridicându-se trombe de fum. Acolo luptau camarazi din vechea lui armă. Şi un noian de amintiri infanteriste s'a stârnit sub fruntea lui Drăghici. Cota dela Dalnik, şanţul cu apă, sergentul dela mitralieră, spitalul...

Cu mâna pe umerii pilotului, şi-a dirijat avionul spre câmpul de bătaie.

— Jos, la rasul pământului!

Şi avionul s'a lăsat până la vârful pomilor. Infanteriştii noştri işi aruncau cuşmele in slăvi cum făcea şi el, la Dalnik, când apărea „Moş Neaţă". Iată colo, un atac român!

— Coboară mai jos, atacă cu mitralierele!

Şi pilotul şi-a îndreptat avionul spre şanţurile inamice, Drăghici s'a aşezat pe burtă cu mitraliera în braţele lui vânjoase. Un snop de bolşevici i-a defilat în urmă. Un snop de gloanţe s'a lăsat ca un duş de plumbi peste snopul de duşmani...

In Drăghici se trezise comandantul de ploton de altădată şi-i fierbea inima de nostalgia contra-atacurilor şi a asaltului la baionetă şi grenadă de mână. A tras o duşcă din sticla lui nedespărţită şi a aterizat sub bătaia artileriei inamice. S'a prezentat la comandamentul unde sfârşia misiunea lui şi, după raportul asupra situaţiei luptelor, înfăţişându-le cu o minuţiozitate de .. infanterist şi cu observaţii de cea mai mare importanţă, a cerut să-l lase să conducă un ploton din sectorul unde sburase, numai pentru un atac...

Sburase atât de jos, că mireasma tare a luptei şi a tranşeelor îi urcase până'n nări. O clipă numai, fiindcă cerul il vrăjise prea mult ca să nu întârzie, pe pământ, decât timpul necesar plinului de benzină.

Cerul era pentru el contactul spiritual în acea „lume a ingerilor" ce-i obseda gândurile şi unde avea să urce definitiv la 20 Decembrie 1943 când împlinea 24 de ierni, în primăvara vieţii.

Cerul, — pe care îi lunecau dorurile, cu viteza ameţitoare a gândului, spre casa părintească!

Acolo'n satul unde s'a născut, fraţii săi mai mari şi mai chiaburi, au ridicat casă nouă. De câte ori venia la ţară, şi o făcea cu mare bucurie, simţia nevoia sufletească de a locui în vechea lui chilioară de copilărie din casa bătrânească. Fiindcă acolo — se simţea mai aproape de „lumea îngerilor", care-l atrăgea cu tentacule nevăzute şi 'n care a trecut de ziua lui, sburătorul acesta frumos ca un arhanghel...



S. Lt. Drăghici (X) la şcoala de observatori aerieni, între camarazi

Adjutantul aviator Zamfir Victor



CÂND a aterizat din ultima misiune pe aerodrom, camarazii l-au primit cu vorba, „mare ghinion avuseşi măi Zamfire !". Dar el le-a răspuns prompt, olteneşte: „ghinion, dar mai mult noroc decât ghinion". Şi cam aşa a fost! In patru sute de ore de sbor şi cele peste nouăzeci şi patru de incursiuni la inamic, nu l-a îmbrăţişat norocul, aşa ca pe-o fată mare, ca în cele trei misiuni consecutive, făcute odată cu ruperea primei file din calendar pe 1944.

Şi ca să ştiţi cine este, aflaţi că adjutantul Zamfir Victor e un romanaţean iute la fire, negricios la chip, cu vorba numai haz şi cu sufletul deschis ca o filă de evanghelie. Ca să fie în nota frontului şi-a lăsat un pic de barbişon şi două favorite domneşti.

Potrivit la trup, totuşi pare atât de mare, când la festivităţi şi sărbători, îşi înşiră pe piept Crucea de Fier, Virtutea Militară, apoi Virtutea Aeronautică şi alte multe distincţiuni, ce le-a primit drept recompensă pentru neînfricata lui atitudine de sburător şi de mare meşter al manşei pe avionul de asalt.

Zamfir e omul care nu se teme de moarte, când decolează spre inamic se simte ca la el acasă în ploaia de proectile antiaeriene şi nu pleacă de deasupra obiectivului, până nu se convinge că acolo jos, sub el, tranşeea şi câmpul de bătălie, s'au schimbat într'un imens abator.

Inflăcărat şi tânăr, toată viaţa lui nu şi-o concentrează decât în avion, luptă şi bomba care explodează ca o bucurie pe terenurile de încrîncenare răsboinică.

Dar să-i povestim cele trei ghinioane.

La nord de Selenygal se anunţă concentrări mari de trupe inamice, unităţi mari de blindate în mişcare şi multă artilerie de toate calibrele, pe care ruşii o împing spre poziţie.

Dela start, trei escadrile de asalt decolează cu misiunea de a bombarda şi împrăştia toate forţele semnalate.

Intr'una din aceste escadrile, sbura şi adjutantul Zamfir Victor, pe Henschel-ul lui.

Când să intre în zona frontului, este lovit de mai multe proectile dintre care unul îi perforează rezervorul central, oprindu-se în blindajul din spatele cabinei, iar altele îi perforează trei cilindri dela motorul drept. Avionul se clatină, pârâie, dar totuşi comenzile răspund. Ca şi cum nimic nu s'ar fi întâmplat, adjutantul Zamfir Victor îşi continuă sborul, ajunge deasupra obiectivului, mitraliază, lansează în plin bombele şi apoi ia calea întoarsă spre casă. Când a aterizat, s'au crucit cu toţii camarazii săi.

Pe odihnă n'a stat decât cinci minute, fiindcă un alt ordin l-a mânat într'o altă misiune, la Alexandrowka. Ruşii în acest sector începuseră o pregătire de artilerie care ţinea de aproape două ore. Intreaga escadrilă de asalt atacă în „rasemotte" după ce vizează amplasamentele. Bombele cad ploaie, vâjîind, pocnind la sol, deslănţuind o panică de nedescris între artileriştii sovietici. In acest timp avionul adjutantului Zamfir Victor primeşte o lovitură puternică dela un tank ascuns, care îi retează aproape complet fuselajul, rupându-i şi o parte din comenzi, lăsându-i doar dublura de cablu. Fără să se gândească la riscuri, abia ieşit din linii şi lovit greu, angajează totuşi lupta cu vânătoarea inamică. După ce pun pe fugă I. A. K-urile, reuşeşte să ajungă la bază. Când să aterizeze, fuselajul i se frânge în două.

Alt noroc, alte cruci, alte felicitări pe aerodrom...

Dar şirul ghinioanelor şi al noroacelor nu se termină aci. După o jumătate de oră, altă misiune îl mână de astă dată în sectorul Guterka.

Bolşevicii se găseau în plin atac. Vizează obiectivul, ia înălţimea de circa 2000 de metri şi apoi pică prin ploaia de proectile până la firul ierbii, unde atacă cu toate armele de bord.

Când misiunea era ca şi terminată, un proectil incendiar îi aprinde restul de muniţie. Asurzit de exploziile propriilor proectile, nu-şi pierde o clipă cumpătul, redresează avionul şi sboară peste linia frontului. In imediata apropiere, scoate trenul şi pune avionul cu multă greutate pe sol. Deschide cabina, flacările îl năpădiseră. Taie contactul şi sare, alegându-se doar cu uşoare arsuri la mâini şi faţă.

A fost ceva fulgerător!...

In vremea aceea, unul din camarazii care îl însoţea, l-a văzut, a aterizat pe viforul de proectile şi l-a ridicat.

Pe fratele acesta între fraţi îl chema adjutantul Claru Gh.

Luptă disperată se dădea în timpul acela, acolo sus, lângă pragul cerului, între sburătorii din al 8-lea Grup de asalt şi vânătoarea sovietică.

Avioanele, pasări apocaliptice, cu zumzete de motoare şi rafale de mitraliere, despicau liniştea adâncă a fundului întors de cer, ce părea că-şi sprijină marginile, pe Nipru şi malurile Bugului...

La întoarcere, pe aerodrom, a fost mare bucurie, ziua ghinioanelor fusese de fapt o zi de noroc pentru adj. Zamfir Victor.

Hotărît lucru, în viaţa lui intervenise mâna sfântă a lui Dumnezeu.

Serg. T. R. HODOŞ ION
Reporter de războiu S. M. P. pentru Aeronautică



djutantul aviator

61-62/11 903

Olaru Aurel

IN dimineaţa zilei de 4 Februarie 1944, numai la o zi după două victorii ale escadrilei româneşti de vânătoare din Crimeea, unitatea noastră avea să sufere o mare pierdere.

In zorii zilei, patrula mea, compusă din Adj. av. Olaru Aurel, Adj. Stg. av. Ciuhulescu Iosiv, Serg. T.R. av. Costache Radu şi eu, urma să ne luăm sborul pe aerodromul pe care mă primeşte surâzând. L-am găsit vorbind foarte animat, cu un ofiţer pilot de vânătoare.

Atmosfera era calmă, discuţia în care am intrat şi eu devenise foarte interesantă şi nimic nu lăsa să se întrevadă ce avea să se întâmple. In jurul nostru, din nourii la care priveam, apăruse moartea, dându-ne târcoale, neştiind încă pe care să-l aleagă dintre noi.

La ora 9 se dă o alarmă; fără să bănuesc ceva, numesc celula ce urma să plece, formată din Adj. av. Olaru Aurel şi Ciuhulescu Iosif. In câteva clipite celula decolează către portul deasupra căruia se anunţase avioane inamice.

La cel din urmă sbor al scumpului meu prieten Aurel, cel care peste câteva clipe avea să fie doborît la datorie, mi-a strigat prin urletul motorului: „astăzi vreau să-mi ia calele din faţa avionului chiar şeful meu de patrulă..."

I-am luat calele cu mâna mea, iar zâmbetul de mulţumire al celui ce a fost Adj. av. Olaru Aurel îmi va rămâne întipărit în minte tot restul vieţii mele. Adj. av. Olaru Aurel nu s'a mai întors... vulturul neînfricat, cu cele 150 misiuni ale sale s'a prăbuşit în mare.

Apele s'au deschis pentru o clipă şi au înghiţit apoi pilot şi avion, contopiţi într'o singură fiinţă. Când comandantul escadrilei a venit pe aerodrom am raportat:

— Domnule Căpitan, după nouă luni de activitate uriaşă, primul vultan se prăbuşeşte din ceruri, pentru a sbura dincolo, lângă celălalt erou al escadrilei 49 v-toare. Adj. av. Irimescu Valeriu, căzut în ziua de Florii, a anului ce a trecut, să formeze o nouă unitate, să ducă celor morţi mai înaintea sa, rezultatele ultimelor noastre victorii aeriene...

Adj. av. Olaru Aurel, plecat din împrejurimile Copoului Iaşului său atât de drag, a împlinit profetic versurile „Luceafărului":

...Şi apa unde-au fost căzut
In cercuri se roteşte,
Şi din adânc necunoscut
Un mândru tânăr creşte."

...Dar tu nu vei mai creşte ca Luceafărul din poveste, ci vei fi şi mai mândru ca el: ai căzut ca un erou, învestmântat în tricolorul nostru. Albastră era culoarea mării, care te-a acoperit, ca şi cerul pe care sburai; roşu a fost sângele tău când te-ai prăbuşit, iar galbene sunt holdele noastre pe care tu nu le vei mai vedea niciodată.

Adj. av. Olaru Aurel!

In anul 1937 trei tineri înflăcăraţi au făcut jurământ de credinţă pe aripile avionului: ai fost tu, era Adj. av. Anastasiu C-tin şi cu mine.

Tu, dragă Aurele, eşti primul care ai căzut; dar din mâinile tale, camarazii ţi-au luat făclia Victoriei pe care o vor duce mai departe.

De aici, de unde ne-ai lăsat tu, îţi jurăm răsbunare; iar Anastasiu de acolo de unde o fi el, îţi jură şi el la fel, deoarece amintirea prieteniei noastre va rămâne pururea!

...Un vultur a căzut... Trăiască ceilalţi vulturi pe care moartea ta i-a îndârjit şi mai mult.

Adjutant av. SIMION MIRCEA





L.A.R.E.S.

Text: LADMISS ANDREESCU Chipuri: GION



LINIILE AERIENE ROMANE L.A.R.E.S

Avionul, vorbind în sens utilitar, prezintă două aspecte din punct de vedere al transportului: acela din timp de pace, folositor, pozitivist, progresist; și acela din timp de război, ofensiv, necesar, eroic, deși necesitățile războiului îl pot face destructiv, după pornirile mai mult sau mai puțin teroriste ale posesorilor lui.

Avionul de transport în vreme de pace scurtează distanțele și aduce reale foloase progresului. In timp de război, ajută în mare măsură, la realizarea victoriei aeriene.

Pentrucă suntem în al treilea an de încleștare cu colosul bolșevic dela răsărit, am socotit să ne aplecăm gândul și scrisul asupra activității singurei noastre societăți de transport: *„Liniile Aeriene Române în Exploatare cu Statul“* sau pe scurt: „L.A.R.E.S.“.

Și astfel, iată-ne în birourile direcției generale ale acestei active societăți aviatice. Directorul societății, D-l General av. Scarlat Rădulescu ne vorbește cu căldură, cu pasiune chiar, despre societatea pe care o cârmuește, despre subalternii săi — pe care îi socotește pe bună dreptate camarazi de luptă, — despre programul de viitor al întreprinderii.

Societatea „Lares“ a înțeles, din primul moment al declanșării războiului, că activitatea militară primează asupra activității comerciale. Totuși, atât pentru interesul economiei generale, cât și pentru a-și menține drepturile câștigate de sbor pe liniile naționale și — mai cu seamă — internaționale, și-a organizat o funcționare în domeniul pur comercial.

In 1941 neexistând avioane de transport militar, LARES a cumulat transporturile militare cu cele civile.

In 1942 a luat ființă un grup de transport militar, organizat însă la începutul funcționării sale, de soc.



D. G-ral SC. RADULESCU Director General



D-l C-dor ION POPA Sub dir. General



D. Ing. COCIAȘU Director

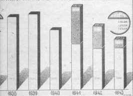


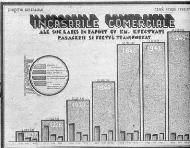
D. ION RADUCANU Director



D. BAZU CANTACUZINO pilot șef

...ESCU ...rofist







...C-dor ...CHI TR. ... piloților

D-l Lt. C-dor av. PARVULESCU Dir. Tehnică

MAX. MANOLESCU pilot-șef

D. Lt. C-dor ing. FRUMOSU Directorul tehnic

D. RĂDULESCU Adm. Centrală

MATEESCU ȘT. pilot

Ing. C. VAZACA

LEONIDA VUL... radiotelegraf...

ÎN RĂZBOI

Lares. In acest moment, societatea și-a raționalizat posibilitățile, astfel încât, pe o perioadă de cel puțin cinci ani să poată afecta întrebuințărilor comerciale circa 650.000 Km. anual, iar întrebuințărilor pur militare circa 350.000 Km. pe an.

Desigur s'ar fi putut face și mai mult în transporturile militare, însă din cauză că grupul de transport militar trebuia întreținut din punct de vedere tehnic de societatea Lares și cum posibilitățile tehnice erau limitate, s'a căutat să se dea tehnicitatea necesară celor aproape două milioane Km. anual sburați de grupul de transport.

In afară de aceasta, Laresului i-a revenit, în 1942, sarcina de a forma personalul navigant de transport pentru grupul militar. Trebue știut că pentru astfel de sboruri personalul navigant are nevoie de o instrucție cu totul specială. Societatea Lares a afectat grupului de transport definitiv un număr de echipagii complete și, sporadic, întregul personal navigant Lares. In iarna anului 1943 transporturile în Crimeea s'au făcut, în cea mai mare parte, cu echipagii Lares.

Subliniem că cele mai bune echipagii de lungă cursă din țară sunt echipagiile societății Lares. Societatea are, deasemenea, mândria de a fi contribuit la jertfele făcute în războiul Neamului, cu destule vieți ale vitejilor și modeștilor săi sburători și anume: *Ifrim Aurel, Ghiță Victor, Ghigortz Radu, piloți și Coteț Vasile, Jipa Mihail, Dumitru Ion, radiotelegrafiști.*

Directorul general al Laresului ne arată, în grafice adânc grăitoare, activitatea excepțională a societății în kilometrii parcurși, pasageri transportați, încasări comerciale, bagaje transportate, poștă transportată, mărfuri transportate, ore de sbor executate. Le reproducem, pentru o perfectă lămurire a cititorilor noștri.

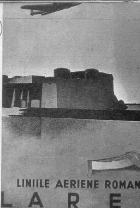

Insp. ANDREI CRISTESCU


D. MOLDER GH.
mecanic


D-ra ANA MIHAILOVNA
Adm. Centrală

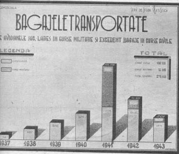

AUREL POPA
Adm. Centrală

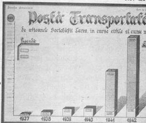

D-ra AURORA GHEORGHIU
Aerogară



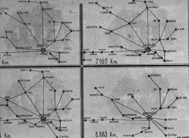

ANDREES
elev m

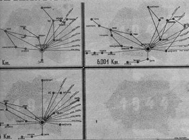
CURCAN N
elev me






mec. I MIHAI
D-ra MANDRESCU
Adm. Centrală
ION MARINESCU
Adm. Centrală
D. BALOTESCU
pilot
GH. TEODORESCU
radiotelegrafist
D-ra MUNTEANU
Adm. Centrală
D-ra FRANCU
Aerogară
MIRCEA IST
mecanic






PAVEL NICOLESCU
Aerogară


TUDOSE STELIAN
pilot


GRAMA ŞT.
mecanic


Maestrul GH. STANA


D-na NICOLAU
Adm. Centrală

Ca să ne dăm seama mai bine de activitatea prodigioasă a Laresului în acest război, este destul să dăm cifrele totale ale kilometrilor parcurşi de avioanele Lares: piloţii au executat: în 1942, 487.140 Km.; în 1943, 227.677 Km.; radiotelegrafiştii: în 1942, 488.127 Km.; în 1943, 349.759 Km.; mecanicii: în 1942, 432.634 Km.; în 1943, 157.679 Km. Total: 2.043.016 Km. Iar grupul de transport a parcurs: în 1942, 1.077.880 Km., iar în 1943, circa 1.400.000 Km.

Cifrele sunt într'adevăr impresionante şi ne pot da imaginea efortului de război depus de societate şi de bravii ei sburători.

Dar aceşti oameni, aceşti luptători în sensul întreg al cuvântului au fost recunoscuţi ca atare, de către conducerea Ţării, fiind răsplătiţi cu înalte ordine de războiu pentru neobosita lor activitate. Primul este însuşi directorul general al societăţii, D-l general av. Rădulescu Scarlat, vechiu şi încercat aerostier în trecutul războiu mondial, decorat cu crucea de aur cu spade a Virtuţii Aeronautice. Vine imediat şeful pilot al Laresului, temerarul Bâzu Cantacuzino, decorat cu ordinul Mihai Viteazul, apoi sburătorii: L-t C-dor Udriţchi Tr., directorul exploatării Lares, Max. Manolescu pilot şef, Bâzu Cantacuzino pilot şef, Tudose Stelian pilot, Grozea Gh. pilot, Ionescu Al. pilot, Giossanu Milan pilot, Ionescu Gh. pilot, Balotescu Al. pilot, decoraţi cu crucea de aur a Virtuţii Aeronautice cu spade. Trebue să arătăm aci că de asemenea au fost decoraţi cu medalia aeronautică cu spade următorii radiotelegrafişti şi mecanici de bord: Calcântraur Zamfir, Cristescu Raul, Dumitrescu Cornel, Rădulescu Valeriu, Vulpe Leonida, Capelea Const., Lorenţ Carol, Condrea Nicolae şi L-t mecanic Găvan Constantin, şeful serviciului de întreţinere al societăţii.

Faptele de tenace voinţă ale sburătorilor „Lares" au fost susţinute, încurajate, îndemnate, de către un personal administrativ ordonat şi de către unul tehnic bine dotat şi stăpân pe meserie.

Administrativ, directorul general al societăţii Lares este secondat de către domnii C-dor Popa subdirector, C-dor Mândrescu, Ing. Cociaşu, I. Răducanu, conducerea tehnică a întreprinderii este încredinţată d-lui L-t C-dor Frumosu, iar conducerea exploatării d-lui L-t C-dor av. Udriţchi.

Cu echipele tehnice, de exploatare şi administrative excelent puse la punct, era firesc ca societatea Lares să dea ceea ce a dat şi este firesc să dea de acum încolo tot ceea ce Ţara şi conducerea ei nădăjduesc să primească dela ea.


D. SAVU POPESCU
Adm. Centrală

D-na
ELENA GEORGESCU
Adm. Centrală

D. ALEX. PETRESC[U]
Adm. Centrală


D-ra BĂLĂCESCU
Adm. Centrală



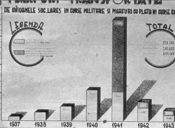
D. ION POPESGU
Adm. Centrală



D. Maior TIB. FRIMU
Casierul



AL. MĂRCULESCU
Adm. Centrală





D-ra MĂRCULESCU
Adm. Centrală



D. GH. ALDEA



D-ra VODĂ
Adm. Centrală



D. Maior V. BAGERU



D-na ALEXANDRA IONESCU
Adm. Centrală



M. DONCIU
Aerogară



VASILE CIOBANU
pilot



I. ȘTEFĂNESCU
radiotelegrafist



D-na GIULEA
Aerogară



C-dor av. TH. MANDRESCU
Șeful Economat



Maestrul FRĂȚIȘ



GIOSSANU MILAN
pilot



D. VASILE D. BADEA
mecanic



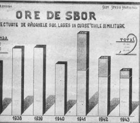
D. GH. ȚANA
Adm. Centrală



SIBIANU STELIAN
mecanic

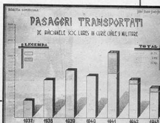


RAUL CRISTESCU
pilot



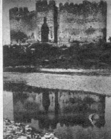


ROȘCA GRIGORE
radiotelegrafist





de lemn din Nordul Ardealului



Cetatea Soroca



Mănăstirea Turnu

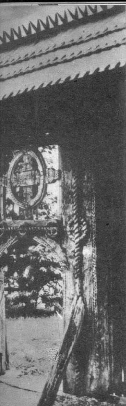


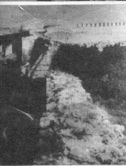
Poartă de lemn din Maramureș



Cetatea-Albă

ișoara





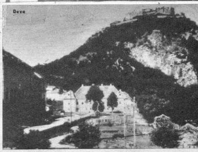
ŢARA NOASTRĂ



Ţărancă din Ţara Oaşului



Ţărani din Nordul Arde



Deva

GRUPUL STUKAŞ



C-dor av. GALENO FRANCISCO

te Comandantul acestui faimos grup
bombardament în picaj românesc,
are-l duce din victorie în victorie
cărui faimă a trecut demult peste
re.
entru felul fin de a se purta, este
te iubit de subalternii cărora le
toată libertatea iniţiativelor (a
r bune) şi e gata a pune în prac-
ori ce „banc" bun numai dacă re-
atul ar produce haz sănătos.
ie o mulţime de glume iar dacă
va aduce vreuna nouă, o ascultă
lăcere, chiar dacă timpul nu-i per-
această. Numele-i arată originea
lă. Consecinţa: şi-a aranjat o odă-
cu foarte mult bun gust, cu toate
această odăiţă se găseşte la doi
ri sub pământ.
intrare stă scris cu negru lozinca
ale (care este a întregului grup)
ne trăeşti!"
tutorele de onoare a căţeluşei
ina — mascota Grupului.



Lt. av. BECHEANU VICTOR

Este cel mai popular comandant de Escadrilă şi e văzut veşnic printre cei mici, cu care împarte bucurii şi necazuri, fără ca, prin aceasta, demnitatea de ofiţer să fie atinsă.

Gurile rele l-au poreclit „Morcovel" pentru prudenţa ce o arăta la începutul misiunilor sale, dar acum când împlineşte aproape una sută de misiuni porecla nu-şi mai are rostul.

Are pasiunea şahului pe care însă nu-l „vede", are ambiţia să-l posede.

Cântecul lui preferat: *Să-mi dai surâsul Maria* pe care îl cântă mereu şi mai ales atunci când se primeşte şnapsul dela Nemţi.



Slt. aviator PASARE DUMITRU

Un bun pilot, dar întodeauna găseşte partea slabă a trenurilor de aterisaj. Diferite avioane pot confirma aceasta.

Iubeşte la nebunie sborul care-l pasionează până la obsesie. Afară de sbor, nu mai are nici o slăbiciune.

Are până în prezent un total de 140 misiuni, cifră de care este foarte mândru.

Poartă pe o ureche o caschetă de iarnă germană, după care a umblat cam mult până a reuşit s'o obţină.



av. ANDREI TUDOR

cel mai bun cap de formaţie
lucând adeseori întreg Grupul „ca
ir", exact deasupra obiectivului,
după terminarea bombardamentu-
în timpul redresajului, nu se gră-
e ci îi aşteaptă pe toţi să se strângă
urul lui, ca apoi să-i aducă înapoi,
erodrom, tot aşa de precis.
fost doborît de câteva ori, dar
de atâtea ori a scăpat nevătămat.
demult a primit „Mihai Viteazul"
tru excepţionale fapte de arme. E
te modest şi nimeni nu poate spune
ar îi văzut purtând această înaltă
incţie, sau că l-ar fi auzit vreodată
nd caz de ea.
u „pileşte" dar când aceasta se în-
pă, cântă cu o voce plăcută, ce
rinde pe mulţi. Melodia lui pre-
tă: *Am iubit cum n'am iubit ni-
ată!*
are nici un fel de superstiţii.



Slt. av. CERCEL OVIDIU

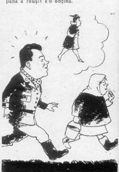
Un nou candidat la ordinul „Mihai Viteazul".

Camarazii l-au poreclit „prinţul" pentru atmosfera ce o creează atunci când se află într'un mediu cu cât mai multe reprezentante ale sexului slab.

Foarte bun pilot şi jucător de şah.

A fost doborât odată la Krimskaja, reuşind să scape sărind cu paraşuta, iar a doua oară la Perekop chiar între linii, de unde a ieşit târându-se, transformându-şi burta în picioare aproape un Kilometru.

Râde veşnic descoperindu-şi gropiţele obrajilor ce-i dau o înfăţişare plăcută, avantaj la realizarea cuceririlor ce a putut să le înscrie în număr destul de mare, la palmaresul său amoros. E cunoscut în lumea femeilor de aici sub numele de — Nasolul.



Slt. aviator POPOVICI DUMITRU

Omul care la cea de a treia campanie arată aceeaşi voinţă nestrămutată şi aceeaşi dragoste de sbor.

A reuşit să totalizeze până acum 185 de misiuni dintre care 134 numai pe Stuka.

Îi place să bea un pahar cumsecade, cu măsură atunci când este şi când are motiv.

Este un îndrăgostit al naturii, iar în nopţile cu lună iese tiptil afară să o admire. Poate face şi poezii.

Cei care l-au urmărit, au văzut că pleacă să caute pe încă cineva cu care să admire împreună frumuseţile naturei, chiar dacă acel cineva locueşte în al şaptelea sat de aerodrom.

Nu se supără de aluziile răutăcioase.

Este de părere că omul trebuie să se mulţumească cu ceeace-i oferă providenţa.

Slt. inginer MEŢEANU VERNER

O figură de seamă a Grupului.

Inteligent şi om al datoriei atunci când e vorba de lucru. Nu face un pas fără ca cineva să nu fie păcălit.

Pot fi număraţi pe degete acei care n'au purtat barbă montată de acest năstruşnic ofiţer.

Duce în spate tot biroul adjutanturei, birou care în schimb îi dă posibilitate să-şi pună în practică farsele sale nevinovate, cum ar fi de exemplu: avansări, concedii peste concedii şi... schimbul cel mult aşteptat de câte unii... Posedând la perfecţie limba germană face şi pe ofiţerul de legătură.

Slt. mec. ENESCU GHEORGHE

Şeful serviciului tehnic pe care îl conduce cu mare pricepere şi seriozitate. Cu toate acestea calcă destul de des pe urmele lui Meţeanu căruia i se alătură la reuşita farselor.

Născoceşte toate poreclele din Grup.

Ii place din când în când să pozeze şi ca pilot.

Ca părinte al căţelului „Jak", mascota escadrilei X, prin căsătotia acestuia cu căţeluşa „Dora", devine socru al acesteia şi rudă apropiată a Grupului, „Dorina" fiind mascota unităţii... mame.

Mai posedă o mulţime de alte mascote, tot din neamul patrupedelor

A visat odată că purta pălărie, iar de atunci de multe ori cei din jurul lui îl aud pomenind-o.

Adj av. ROZMAN CONSTANTIN

Este pilotul care până mai ieri a purtat tricoul galben în clasamentul celor cu mai multe misiuni.

A rămas în urmă puţin — cu o roată — din cauza unui concediu. Un comitet de specialişti i-au decernat titlul de cel mai „tare pilot". Sunt însă alţii care îl sapă, căutând să-l întreacă.

Camarazii îl poreclesc „Berilă".

Aceasta pentru înfăţişarea sa fioroasă, înfăţişare care ascunde însă un suflet mare şi un foarte bun camarad.

Adj. aviator NICHITA DUMITRU

Artistul Grupului. Pictorul şi pilotul se întrunesc într'o frumoasă armonie sub înfăţişarea de Crist a Adj. Nichita.

Ii place să deseneze chipuri după natură.

Când sboară însă se transformă complet.

Are 90 de misiuni.

Nu iubeşte căldura şi dispreţuieşte frigul.

E f. f. gingaş.

Ii place câte odată să facă pe judecătorul de pace, când se iveşte câte un diferend mai grav între camarazi.

Adj. aviator rez. SĂCĂLUŞ ION

E ceferist şi îşi împarte de şase ani încoace truda, când pe la Flotilă, când pe front ca aviator, când pe la Secţia de Autobuze C.F.R. — Mizil.

Este un om complet, fără nici o scădere şi foarte sociabil.

Are 130 de misiuni şi posedă toate decoraţiile posibile.

N'are pe conştiinţă nici o vătămare a vreunui avion.

Foarte prudent, nu face decât ceeace scrie la carte.

Adj. aviator MAZILU CONSTANTIN

Visător, căci e căsătorit nu de mult şi a stat prea puţin lângă scumpa lui soţie.

Jucător de şah pasionat, fapt pentru care se războeşte adesea cu Slt. Cercel Ovidiu.

Poreclit „Mexicanul" şi „Ciorni" pentru culoarea pielei şi a obiceiurilor care sunt cam brunete. Ii place să discute mult pe tema ideologiilor şi veşnic se contrazice. Citeşte mult cărţi serioase (de câte 1000, 1500 de pagini).

Adj. aviator POPA TRAIAN

Poreclit „Chenicek" pentru verva ce a arătat-o când Grupul opera în acea localitate. Şi noaptea prin somn pomenea acest nume. E f. f. ambiţios. Vrea să ia „Crucea de Fier" în gradul de Cavaler. Spune că nu pleacă în Ţară decât cu 600 de misiuni trecute în palmaresul Grupului şi executate de el.

Nimic nu-l sperie în timpul misiunei.

Aceea nu e misiune în care el să nu se întâlnească cu vânătoarea şi să nu tragă măcar patru secţii de antiaeriană.

Are mitralior nou pe „Dl Lache", cum obişnueşte el să-l numească, şi pe care caută să-l iniţieze în tainele sborului la inamic.

Se contrazice des cu Adj. Stan pe care are necaz de când acesta i-a luat-o înainte cu câteva misiuni.

Adj. aviator MIHAI COSTACHE

Nu e mai mare decât o bombă de 50 Kg. dar are în el suflet cât una de 2500.

Omul despre care nu se pot spune multe în acest fel de prezentare. Datoria de pilot şi rândul la misiune e tot ce-l preocupă mai mult. Joacă din când în când şah cu Mazilu, dar ia bătae, ceeace nu-l supără de loc pentru că n'are pretenţie de campion.

Adj. stg. aviator STAN NICU

Obişnueşte să se prezinte: „Mă reprezint Nicu Pilotul şi sunt de pe Grant — cartier a cărui fală este şi care nu-l cunoaşte decât aşa.

Este pilotul care are cele mai multe misiuni pe Grup (166 pe avion Stuka plus 20 făcute în cea de a doua campanie).

Are toate decoraţiile posibile gradului şi se uită cu jind la câte un camarad german ce are atârnată de gât „Crucea de Fier" în gradul de cavaler.

O vrea!

Vorbeşte franţuzeşte cu accent pronunţat pe „ă" literă pe care o amestecă dacă e sau nu cazul.

Cântă mult şi prost de preferinţă chanssonette pariziene, scuzându se faţă de cei care îl ascultă că e mult de când a plecat dela Operă.

E foarte iubit de camarazi pentru buna dispoziţie ce o împărtăşeşte tuturor şi mai ales când e făcut un pic...

Adj. stg. aviator LĂZĂROIU PAUL

Pilotul cu cele mai multe ghinioane (aceasta nu numai în viaţa de aviator). Vorbeşte pe nas şi se omoară după carne friptă — fie ea de ce o fi! pe care o mănâncă cu poftă de pe un fund de lemn, pe care — cu toate deplasările — a rămas nedespărţit.

A fost un timp când Grupul ducea lipsă de carne proaspătă şi atunci bietul Paulică se uita cu jind în fund zicându-şi „Mai treci la poftă Coane Biţule. Un camarad milos voind să i scurteze chinurile a ascuns fundul. De atunci, cu toate că aprovizionarea s'a îmbunătăţit în chip simţitor, Conu Biţu nu şi-a mai făcut alt fund, zice că n'are material de calitate.

Are 102 misiuni şi de fiecare dată a pătimit câte una.

Cam întotdeauna rămânea de formaţie, fiind încălecat de vânătoare, dar se descurca bine până la urmă.

Intr'o cursă peste Mare, o pană de motor l'a făcut să se prăbuşească în apă cu aparat cu tot, fiind salvat de un vas german de patrulare, dovedind încă odată că are mai mult decât noroc.

De atunci nu mai bea apă.

Zice că şi-a făcut plinul pe cel puţin trei ani înainte.

Iubeşte cu pasiune şi scrie scrisori lungi drăguţei sale din Ţară.

Adj. stg. aviator GHERMAN PETRU

Nimeni nu l-a văzut vreodată supărat!

In toate cele trei campanii a totalizat până în prezent vreo 150 de misiuni. Nu se grăbeşte dar nici la urmă nu se lasă.

Râde veşnic. Toate bancurile slabe la el au succes.

Intrebat odată dece râde când nu e cazul, a răspuns că şi cel ce povesteşte bancurile slabe are drept la viaţă, pentru ca acesta să se bucure. Râde aşa, ca să fie.

Afară de avion pilotează cu uşurinţă şi vehiculele cu tracţiune animală. A dovedit aceasta nu demult când fiind doborât aproape de prima linie, s'a evacuat împreună cu mitraliorul şi întreg echipamentul într'o căruţă cu două gloabe.

Adj. stg. aviator rez. NIŢĂ CONSTANTIN

Tot ceferist ca şi camaradul său Adj. Săcăluş.

Sufletele răutăcioase i-au desenat la capul patului un tren nenorocit de trei vagoane intrând în staţia Chitilei.

De toate aluziile camarazilor se apără cu succes având gură bogată şi tot atât de bogat vocabular.

Pe lângă aptitudinile de sburător mai are şi ceva spirit comercial dovedit, fapt pentru care a fost însărcinat un timp cu aprovizionarea. Ii place să denatureze adevărul, fără intenţii rele, ci pentru a di-tra pe cei din jurul său atunci când devine cazul.

Işi simte ades inima făcându-i 13—14, 13—14.

Ştie vorbi ruseşte şi nemţeşte, dar le cam amestecă de nu se mai înţelege nimic.



1. Aproape de spital este Aerodromul. Aici sunt coborîți din avionul de Cruce Roșie rănițîi care-s transportați la Spital cât mai rapid.

—



2. Imediat ce este „înregistrat" rănitului i se face o radiografie amănunțită care are darul să indice precis unde stau înfipte — ascunse în muschi — schijele proectilului inamic. Se dovedește că-i nevoie de-o operație pentru extragerea lor.

—



3. Operația are loc imediat. D-l Maior Dr. Dumitrescu — Medicul Șef al Spitalului — cu un bogat stat de serviciu atât înainte de răsboiu cât și în actualele vremuri — fiind unul din medicii care „a călcat" mai toată U. R. S. S. — execută operația dimpreună cu un alt domn doctor nu mai puțin iubit de răniți pentru „mâna lui ușoară"...



TEXT:

EUGENIU V. HARALAMBIE

FOTO:

S. M. P. | P. K. STACKELSHEID K. A.

Alături de aviatori — de acești cavaleri ai manșei și ai eroismului — jos, pe pământ, sunt frații lor...

Oamenii în alb, doctorii...

Mâine, când liniștea va cuprinde în imperiul ei amintirea sbuciumului de astăzi, desigur că istoricul se va apleca asupra celor întâmplate și va însemna în cronic pagini de glorie deplină.

Multe din aceste pagini vor fi închinate doctorilor.

Reprezentanții acestei nobile și samaritene preocupări pe teatrele de luptă de multe ori au fost nevoiți să-și acorde asistența lor profesională în linia întâia, în vâjiitul cartușelor ori în ploaia de schije sau și'n mai dramatice clipe când forțele armate pe lângă care erau afectați fuseseră impresurate, înconjurate. S'au văzut, nu odată, cazuri când doctorul a trebuit să lase bisturiul din mână pentru a-și încleșta degetele pe trăgaciul dela armă.

Pentru doctori — pentru oamenii în alb — sburătorii au avut întotdeauna considerație.

Nu dăm nume, dar fiecare sburător român care a jertfit cât de puțin sânge pe lângă risipa cotidiană de curaj pentru victoria culorilor românești, pronunță cu duioșie, cu frumoasă amintire numele doctorului unității sale.

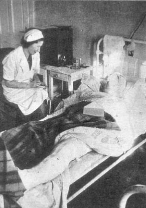
Doctorii au urmat formațiile aviatice din țară și până'n Caucaz, până'n Alcazarul stepelor rusești și al gloriei germano-române, Stalingradul.

Fapta lor este deopotrivă de creștinească, de patriotică.

Un aport considerabil în acest domeniu a fost adus de Spitalul Aero din I.



...stalat într'o cameră luminoasă, în con... de confort excepționale, rănitul este ...ijit cu mare atenție. Iată, bunăoară, ... prânzului, când sora de serviciu îi „administrează" personal masa.



5. Când cazul este mai complicat, sora stă mai mult lângă rănit şi-i scrie acasă depeşă de multă sănătate.

21

61-62/21

medical se preocupă îndeaproape de tratamentul răniţilor, „Masa" este gustată mai întâi de Şeful Spitalului şi numai după aceasta este distribuită.





913







7. In vremea aceasta în laborator, specialistul cercetează îndeaproape „lamele" luate dela pensionarii Spitalului...

8 ...în timp ce în Farmacie, se „face" o reţetă dupădispoziţiile date de medicii farmacişti.

—

9. Curând rănitul intră în convalescenţă. El işi petrece vremea la masa de lectură, în timp ce o soră de caritate caută să-i facă agreabile ultimele zile din spital.

—

10. In vremea aceasta Medicul Şef — Dr. Maior Dumitrescu — semnează Biletul de voie alrănitului.

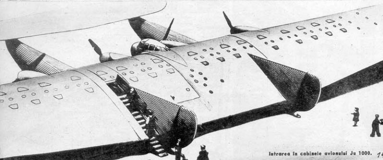


913



Avionul gigant Ju 1000, care ar putea să transporte peste 1
pasageri, cu bagajul respectiv, la distanţe mari.

AVIOANELE VIITORULUI



Intrarea în cabinele avionului Ju 1000.

Nu de mult aviaţia germană a pus în serviciu un nou mare avion quadrimotor, Ju 90 S. Acest colos al aerului este deocamdată ultimul exemplar al unei evoluţii de aproape 30 ani a marilor avioane multimotoare.

Primul proect brevetat al unui avion mare propriu zis datează din anul 1910 şi este brevetul de „aripă zburătoare" DRP 253788 al prof. Junkers. In 1914 Helmuth Hirth, directorul Klein al firmei Bosch şi directoru Maybach au proectat un avion mare asemănător, cu care se intenţiona să se traverseze Oceanul şi să se viziteze expoziţia mondială de atunci dela San Francisco. Din cauza izbucnirii războiului mondial planurile acestor pionieri germani ai navigaţiei aeriene nu au mai putut fi puse în aplicare. Contele Zeppelin s'a preocupat de aceiaşi idee realizând-o primul cu energia ce-l caracteriza. In urma însărcinării uzinelor Zeppelin, în anul 1915 s'a realizat la fabrica de vagoane Gotha primul avion uriaş german, care a fost sburat şi încercat încă în cursul aceluiaş an.

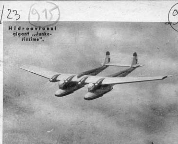
Nu peste mult timp în afară de uzinele Zeppelin s'au ocupat de această problemă şi uzinele Siemens Schuckert, fabricile germane de avioane, uzinele Linke Hoffman, AEG precum şi Dornier şi Junkers.

Caracteristic pentru avioanele uriaşe de atunci erau aripile lor foarte mari. Avioanele uzinelor Zeppelin aveau în medie o anvergură de 42 m. şi o suprafaţă portantă de 332 m. p. Greutatea în ordine de zbor varia după scopul utilizării între 7500 şi 10.000 kg. Aceşti uriaşi transportau, după construcţie, 3000 până la 4500 kgr. La o înălţime mai mică se realiza o viteză de 130 până la 140 km./oră, iar urcarea la 1000 de metri dura 9 până la 10 minute. Plafonul era de 3400 până la 5000 metri înălţime.

Fără îndoială aceste avioane uriaşe realizate în timpul războiului mondial reprezentau capodopere ale constructorilor germani de avioane. Cu toate acestea ele reprezentau o construcţie care lăsa mult de dorit din punct de vedere aerodinamic şi care a fost curând handicapată de proectele pe care prof. Junkers le-a prezentat în anul 1918 autorităţilor aeronautice. Junkers a fost primul care şi-a dat seama că reducerea rezistenţei aerului la înaintare joacă un rol mult mai mare în construcţiile aeronautice ca în oricare alt domeniu al tehnicei. Brevetul care prevedea dispunerea sarcinilor în aripi reprezenta cel mai important fundament pe calea spre marele avion de astăzi. Junkers era împotriva construcţiei de lemn şi construcţiei mixte obişnuite pe atunci. El era pentru o construcţie care uti-

COMUNISMUL RĂPEŞTE SUFLETUL UNEI NAŢIUNI;
IL ÎNJOSEŞTE ŞI IL SLEEŞTE ÎN TIMP DE PACE.
IL ACOPERĂ DE INFAMIE ÎN TIMP DE RĂZBOI.

WINSTON CHURCHILL
(Februarie 1940)


Hidroavionul gigant „Junkerissime".

liza exclusiv metalul. A trebuit să lupte din greu pentru aprecierea acestei noui construcţii metalice şi să realizeze noui metode de prelucrare pentru duraluminiu. După ce neîncrederea faţă de acest fel de construcţii s'a risipit în parte în urma utilizării cu succes a avionului blindat J 4, el a prezentat în anul 1918 planurile sale pentru un avion uriaş complet metalic, cu aripile în consolă, conducătorilor armatei. Sfârşindu-se războiul, proectul nu a mai putut fi realizat. Cu toate timpurile grele care au urmat a continuat chiar şi în condiţiile cele mai nefavorabile evoluţia avioanelor mari.

Unul dintre primele proecte ale perioadei postbelice a fost marele avion quadrimotor J-G-I, un avion propriu zis de mare raid care urma să transporte la mari distanţe nouă pasageri şi mai ales mărfuri şi poştă. Încă în primăvara anului 1920 s'a început construcţia acestui avion. După ce o serie de părţi constructive fuseseră deja terminate, ele au trebuit să fie distruse încă în cursul aceluiaş an pe baza dispoziţiunilor tratatului dela Versailles.

Cu toată interdicţia de a se construi, Junkers a lucrat neîncetat la noui planuri şi a făcut un proect de rară măreţie şi anume un hidroavion uriaş denumit „Junkerissime". „Junkerissime" a fost realizat şi ca avion terestru şi sub această formă avea o oarecare asemănare cu avionul de mai târziu G 38. Contrar variantei realizate ca hidroavion, cabinele pentru pasageri şi echipaj erau dispuse în aripă. Cele şase cabine de pasageri au fost amenajate comod şi ofereau loc pentru 56 persoane.

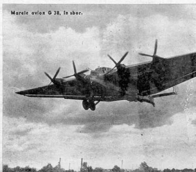
Această activitate evolutivă a fost oarecum încheiată print'un proect care urma să realizeze practic ideia brevetului din anul 1910 al „aripei zburătoare". Noul plan prevedea un avion de tipul „raţă" cu o mare asemănare cu „aripa zburătoare". Proectul a căpătat denumirea de J 1000 şi acest avion urma să poată transporta 100 de pasageri cu bagaje — în total 12.000 kg. — un echipaj de 10 oameni şi rezerve de combustibil pentru 10 ore de zbor, ceeace reprezentau alte 10.000 kg.

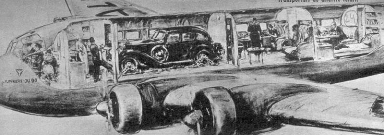
In cursul evoluţiei s'a realizat în anul 1929 avionul G 38, care, abstracţie făcând de J-G-I din anul 1920, reprezenta primul pas practic spre avionul „aripă zburătoare". Acest avion urma să pre‹gă›tească calea traficului aerian la mare distanţă cu avioane mari. Interiorul aripei avionului G 38 a fost folosit în mare măsură drept amplasament pentru motoare şi sarcini de transportat. Prin dispunerea motoarelor în patru unităţi supraveghiate separat (cu loc pentru mecanic) şi totodată accesibilitatea în timpul zborului s'a realizat o mare siguranţă de funcţionare.

Aproape în acelaş timp în care s'a construit G 38, se apropia de desăvârşire cunoscutul avion uriaş Dornier Do X, o capodoperă a construcţiilor de hidroavioane. Ambele avioane sunt exemple pentru construirea de avioane uriaşe care timp de aproape un deceniu nu au găsit un corespondent în străinătate şi care au dovedit pentru prima oară lumii că utilizarea pentru trafic a unor avioane atât de mari este practic posibilă.

Datorită avântului economic după 1933 şi datorită creşterii continue a încrederii în navigaţia aeriană, frecvenţa traficului aerian a crescut în parte atât de mult dela această dată, încât pentru marile linii internaţionale de 2000 km. lungime care urmau să fie deservite erau necesare modele mai noui şi mai ales mai rapide.

Noţiunile de siguranţă, viteză şi rentabilitate erau pe primul plan al evoluţiei plănuite de uzinele Junkers. Ca avion de transport public, avionul a căpătat denumirea de Ju 90. Ar fi fost mai uşor ca la construirea acestui avion să se păstreze felul de construcţie al avionului trimotor Ju 52 care s'a impus prin calităţile sale şi să se mărească doar dimensiunile aparatului. Pe atunci însă nu existau motoare a căror putere să fi fost suficientă pentru un avion trimotor atât de mare. Pentru acest motiv s'a trecut la forma de quadrimotor care exploatează totodată avantagiile avioanelor bi şi trimotoare.


Marele avion G 38, în zbor.



Trecând în tabelul de mai jos datele caracteristice ale diferitelor mari avioane şi comparând aceste date cu acelea ale avionului Ju 90, iese clar în evidenţă progresul realizat în ultimii 20 de ani în evoluţia aeronauticei.

CARACTERISTICE

Tipul:	Avionul uriaş Staak R IV 1917/18	Proectul de avion uriaş Junkers 1917/18	Marele avion Junkers G 38 1929	Marele avion Junkers Ju 90 1937/41
Lungimea:	22 m	22 m	23 m	26 m
Anvergura	42 m	35 m	44 m	35 m
Suprafaţa portantă:	332 m²	200 m²	290 m²	184 m²
Puterea motoarelor:	4×250 CP Maybach = 1000 CP	4× 250 CP Daimler = 1000 CP	4×800 CP Junkers L 88 = 3200 CP	4×1020 CP Jumo 211 la 5500 m = 4080 CP
Viteza:	130 km/h	180 km/h	210 km/h	400 km/h
Greutatea gol:	8000 kg.	6000 kg.	16.400 kg.	18.750 kg.
Greutatea utilă:	4000 kg.	4000 kg.	6600 kg.	7250 kg.
Greutatea totală:	12.000 kg.	10.000 kg.	23.000 kg.	26.000 kg.
Încărcătura pe unitate de suprafaţă portantă:	36,1 kg/m²	50 kg/m²	79,3 kg/m²	141,3 kg/m²
Încărcătura pe cal putere:	12 kg/CP	10 kg/CP	7,2 kg/CP	6,4 kg/CP
Puterea pe unitate de suprafaţă:	3 CP/m²	5 CP/m²	11 CP/m²	22,2 CP/m²

Mai întâi să ne ocupăm de evoluţia încărcăturii pe unitatea de suprafaţă, prin urmare de raportul dintre greutatea totală şi suprafaţa aripilor. La avionul Ju 90 acest raport aproape că s'a împătrit. La proectul de avion uriaş Junkers din anul 1917/18 a atins cu 50 kg/m² deja o valoare remarcabilă pentru acele timpuri. La o greutate mai mică şi la aceeaşi putere a motoarelor, avionul Junkers putea duce aceeaşi încărcătură ca şi avionul Staak IV la o viteză mult mai mare. Creşterea încărcăturii pe unitate de suprafaţă a fost determinată prin urmare de năzuinţa spre viteză mai mare. Rezistenţa la înaintare este foarte mult influenţată de mărimea suprafeţei portante. Viteza de zbor depinde iarăşi de rezistenţa totală la înaintare.

Pe lângă mărirea vitezei, într'o încărcătură mai mare pe unitatea de suprafaţă, care a avut drept urmare o aripă mai mică, s'a văzut un mijloc simplu pentru o fabricare mai rentabilă, deoarece în acest fel se putea reduce simţitor materialul şi braţele de muncă utilizate.

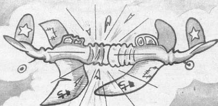
Mărirea încărcăturii pe unitatea de suprafaţă este limitată de dificultăţile din ce în ce mai mari pe care le întâmpină avioanele cu mare încărcătură la decolare şi aterizare.

Încărcătura pe cal putere, raportul greutăţii totale a avionului la puterea maximă a motoarelor a scăzut la Ju 90 aproape la jumătate faţă de avionul uriaş Staak. Năzuinţa generală de a mări în continuu puterea motoarelor, prin urmare să se transporte prin aer cu fiecare cal putere al motoarelor o greutate mai mică, este prin urmare absolut clară. Puterea pe unitatea de suprafaţă, raportul dintre puterea maximă a motoarelor şi suprafaţa portantă a crescut de asemenea foarte mult. Numărul de cai putere, ce revine fiecărui metru pătrat de aripă este o măsură pentru viteza realizabilă. Cu toate acestea, deşi puterea pe unitatea de suprafaţă a crescut la Ju 90 de 7 ori faţă de avionul uriaş Staak, viteza reprezintă doar întreitul vitezei acestui din urmă avion. Marea pierdere de putere se datoreşte creşterii rezistenţei la înaintare cu pătratul vitezei. Numeroasele proecte şi mari avioane realizate în ultimul deceniu arată că constructorii germani de avioane sunt creatorii marilor avioane **moderne**. Noile mari avioane germane de luptă întrunesc experienţe de mulţi ani şi reprezintă realizările cele mai perfecţionate ale industriei aeronautice.

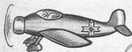

Marele avion Ju 90 al aviaţiei germane, greu înarmat.

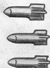
Glume Aerodinamice de Paști

de A. Petrescu

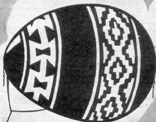


Ciocnitul ouălelor în U.R.S.S...





Cozonaci pentru bolșevici!...





BIROUL
BALOANE
CAPTIVE











Aeronautul dăruește odraslei sale un „ou de Paște"!..

O misiune

„Pe întinsul aerodrom, situat dincolo de Nipru, căldura a devenit de nesuportat.

Servanții — acești prețioși slujitori ai aviației — roiesc în jurul avioanelor pregătindu-le pentru viitoarele sboruri.

De abia aterizat dintr'o misiune de însoțire a bombardierelor, tânărul nostru sburător coboară din avion și se îndreaptă în grabă către postul de comandă al grupului, unde raportează rezultatul activității lui. Este lac de apă. Fierbințeala luptei cu inamicul și căldura de nedescris dela pământ i-au aprins fața. Este fericit și mândru că întreaga formație românească de bombardament — dată lui în pază — s'a întors intactă pe aerodromul ei, cu toată puternica reacțiune a artileriei antiaeriene și a aviației de vânătoare bolșevică.



S.-Lt. av. Costin Georgescu
89 misiuni
6 lupte aeriene

De abia terminat raportul, Sublocotenentul Georgescu primește ordinul de a pleca imediat într'o nouă misiune de însoțire a unei formații de asalt. A 96-a misiune de război, în scurtul timp de când a pus tresa de sublocotenent.

Își alege coechipierii — pe adjutanții Girolamo Ameno, căzut la datorie 2 săptămâni mai târziu, Lungulescu și Vancă — și decolează imediat și în acelaș timp cu avioanele noastre de asalt, a căror pază urma să o facă.

Vizibilitatea este foarte mică din cauza coloanelor de fum ale incendiilor cari au cuprins întreaga zonă a frontului, încât misiunea de pază dată vânătorilor noștri este mult îngreunată. Ei nu trebue să piardă nici un moment din ochi avioanele de asalt pe cari le însoțesc în deaproape și în acelaș timp trebue să scruteze cerul pentru a nu fi atacați prin surprindere de sburătorii bolșevici.

La un moment dat — deasupra obiectivului ordonat — Sublocotenentul Georgescu observă 2 avioane inamice. Printr'un viraj scurt le cade în spate și-i încadrează într'un foc intețit al tunului și mitralierelor sale. Dar rușii au simțit pericolul și, printr'o manevră abilă, ies din snopul ucigător al avionului românesc, picând înspre pământ. Nevrând să-i scape, tânărul sburător pică după ei, când, în carlinga acoperită a avionului său se produce o explozie puternică, aparatele de bord îi sunt toate distruse, motorul nu-l mai aude mergând, simțindu-și în acelaș timp brațul stâng complet amorțit! In clipa următoare își dă seama de ceeace s'a întâmplat: un proectil de tun tras din alte avioane vrăjmașe ce apăruseră, a străbătut carlinga și a făcut explozie în osul brațului său stâng, pe care l-a retezat complet. A fost o minune că acest tânăr sburător mai trăește și azi. Cazul său este o excepție medicală, întru cât se știe că artera humerală retezată — fără a fi imediat prinsă și legată în cleștele unei strânsori speciale — duce în câteva minute la un sfârșit mortal, din cauza sângelui care se pierde țâșnind neîncetat afară, dintr'un circuit brutal întrerupt. Probabil — explicația medicală nu-mi aparține — lovitura puternică a exploziei a răsucit și lipit artera de os sub forma unei suduri, ceea ce a împiedicat pierderea — pe calea principală — a unei mari cantități de sânge.

Sburătorul nostru nu a știut și nici nu a avut răgazul de a-și face aceste socoteli științifice. El și-a văzut doar mâna căzută lângă picioare, priveliște tragică și care necesită fără îndoială — atunci când e vorba de propria ta persoană — nervi de oțel! In căderea lui, gândind că totul s'a sfârșit, mai încearcă totuși funcționarea motorului, care reprinde și redresează avionul la câțiva zeci de metri de pământ. Incurajat de acest rezultat — și nici de cum învins de o priveliște și o imensă durere în brațul mutilat care-l amețește — Sublocotenentul Georgescu, conducându-și avionul cu mâna rămasă intactă, având aparatele de bord și de control al sborului sfărâmate, reușește să se întoarcă în liniile amice și să aterizeze, în condițiuni dramatice, pe un teren de ocazie aflat lângă orășelul Slaviansk. Este ridicat în grabă de câțiva soldați germani — cari întâmplător se aflau în apropiere — și evacuat la spitalul orășelului.

Dacă ați cunoaște pe acest tânăr sburător, nu ați putea crede că în mânuța aceea de om s'a găsit atâta dârzenie, atâta calm și atâta putere de stoică rezistență.

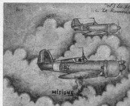
Iată ceea ce înseamnă o misiune și iată cine sunt executorii ei!

C-dor av. AL. DEMETRESCU





Bombardament, de Dospinescu Al. cl. IV lic. Sf. Petru și Pavel, Ploești



Misiunea, de Jana Dona, cl. I lic. Zoe Romniceanu, București

DREPTURILE CE SE AC[...] VOR URMA DIFERITE[...] ȘI FĂR[...]

— Tinerilor cari vor obține brevetul de pilot sbor fără motor categoria „A", „B" și „C" (durata de pregătire 30 zile) li se echivalează acest brevet cu un an de pregătire premilitară, dându-li-se adeverința P. P., cu calificativul „Foarte bine" și fiind scutiți de M. F. O. și M. R.

— Tinerilor cari vor obține brevet de pilot remorcaj Gr. I. și Gr. II (durata școlii 2—4 luni) și celor cu brevete de instructor pentru sbor (durata școlii 3—4 luni) li se echivalează brevetele cu un an și șase luni preg. premilitară, dându-li-se adeverința P. P. cu calificativul „Foarte bine".

— Tinerilor cu brevet remorcheri de automotoare, proveniți din acei cu brevet pilot sbor fără motor categoria „C" (durata de pregătire 2—4 luni) li se echivalează brevetul cu un an și șase luni preg. premilitară, eliberându-li-se

61-62/27 27

919







La manşe, de Mihail N. cl. V-a lic. com. Carol I, Constanţa

Sbor de escortă, de Gheorghe V. C. cl. IV-a lic. Petru Rareş, Bucureşti

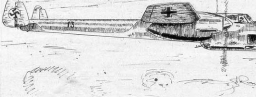


...kas atacă, de Schneider Gh. cl. III-a lic. Galaţi

Deasupra obiectivului, de Al. Medveţchi, cl. II-a lic. Xenopol, Soroca



Bombardier de Roşuţ Gh. cl. VII-a lic. mil. Regele Ferdinand, Chişinău



...Ă PREMILITARILOR CE ...OLI DE SBOR CU ...OTOR

adeverinţa P. P. cu calificativul „Foarte bine", pentru fiecare an în parte.

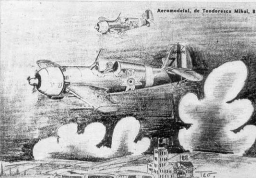
— Tinerilor cu brevetul Gr. I sbor cu motor li se echivalează brevetul cu 3 ani preg. premilitară, eliberându-li-se adeverinţa P. P. Md. tip, cu calificativul „Cu pregătirea premilitară necompletă„ Aceştia beneficiază de art. 5 din Legea Recrutării.

— Tinerilor cu brevet Gr. II sbor cu motor li se echivalează brevetul cu trei ani preg. premilitară, eliberându-li-se adeverinţa P. P. Md. tip, cu calificativul „Cu preg. premilitară completă".

Aceste calificative vor fi trecute în registrul control al subcentrului P. P. respectiv.

Tinerilor cari, eventual, nu au obţinut brevet la terminarea unei şcoli de sbor, li se vor considera prezente toate şedinţele P. P. dela cari au lipsit pe timpul cât au urmat cursurile şcolii de sbor cu sau fără motor.

Aeromodelul, de Teodorescu Mihai, B...



TINERETE ȘI SBOR

Tinerețea e fierbinte, e generoasă, e flămândă de spații. Ea simte cum îi cresc pe umeri aripi solare și are, pururi, nostalgia altitudinilor pure.

Cutezătoare, incandescentă, ruptă de sol și îmbibată de spirit de jertfă, tinerețea se măsoară cu văzduhul și se cuprinde cu limpezimea.

De veacuri, tinerețea năzue spre soare. Și dacă aripile lui Icar s'au topit, cândva, sub ceruri aprinse, aceasta n'a însemnat, pentru urmași, o renunțare, ci o și mai fierbinte sete de azur. Nepotolitul vis al omului tânăr — înălțimile — se sprijină, astăzi, pe aripile de metal ale aeronauticei...

Mărturisesc că am lăsat celor mai vibranți ani ai mei — anii adolescenței — o mare părere de rău: aceea de a nu-i fi închinat aviației. Și în sufletul meu crește, caldă, nostalgia, ori de câte ori am prilejul să surprind în ochii unui sburător român nobila foame de cer — ori de câte ori mi-e dat să citesc nobile fapte de avânt și eroism ale navigantilor noștri aerieni.

Dar dacă tinerețea mea a fost lipsită de înaltele satisfacții pe care meseria de pilot al cerului le poate oferi, mă mângâiu, în schimb, cu gândul de-a fi văzut și eu crescând, dela fosta mea catedră de dascăl la școlile aeronautice, câteva admirabile generații de ofițeri naviganți și mecanici...

Doamne, câtă sfântă lumină pâlpâia în privirile curate ale acelor minunați adolescenți, fremătători de entusiasm și fulgerați de azur! Știau cu toții că se pregătesc nu pentru o comodă și festivă carieră de zile limpezi de pace, dar pentru o misiune eroică și plină de primejdii, așa cum vremurile o conturau la orizont...

Și frunțile lor păreau și mai clare, adânc limpezite în hotărîri luminoase...

Mă mândresc de-a fi avut elevi, în zilele acelei neuitate dăscălii, pe un Marasco François, pe un Agarici Horia, Dobrescu, Frieb Vladimir. Și pe aceștia, și pe toți foștii lor camarazi de promoție, gândul meu i-a însoțit, totdeauna, în lungă traectorie de rachetă albastră, pe cerurile izbânzilor și-ale sacrificiilor lor! Și oricine poate pricepe via emoție care m'a cuprins, atunci când — pe frontul de încleștare al stepelor răsăritene, unde luptam ca ostaș infanterist — mi s'a întâmplat să întâlnesc pe câțiva dintre foștii mei elevi, aprigi și falnici sburători, arși de soare și miruiți de sfințenia biruințelor românești...

Mă uitam, profund tulburat, la ei, la tinerețea lor senină și neînfricată, la obrazul lor sărutat de văzduhurile pure, bronzat, deopotrivă, de dogoritoarele avânturi și de clarele, majorele abnegații!

Da, aceasta era, firește, *adevărata tinerete!* Tinerețea elanului, tinerețea generozității sublime, tinerețea spațiilor incandescente!...

De-aici, din convingerea profundă că tinerețea se realizează întreagă numai în largile spații eroice, la altitudinile sborului solar, acolo unde și eroismul și jertfa ostășească ating purități necunoscute nouă, cestorlalți, — pornește îndemnul meu fierbinte, care nu e altceva decât o chemare la adevărata tinerețe:

— Tineri români, veniți în aviație, veniți în slujba aripilor țării!

RADU GYR

FUNCȚIUNI[LE] A SBO[RULUI]

Cine a trecut printr'o școală a tineretului aviatic a înțeles că, în afară de vraja sborului, ceea ce stimulează și întreține în mod deosebit dorința acestui tineret de a se dărui cu tot sufletul acestei nobile deprinderi, — este și ambianța cu totul particulară în care trăește în perioada lui de instrucție.

Situate în mijlocul naturii, și de preferință al unei naturi bogate, decorative, școlile de pregătire preaviatică sunt, înainte de toate, o tabără de vacanță plăcută, unde tinerii elevi găsesc o atmosferă de voie bună și sport.

In confortul acestor școli, viața pe care o duc în comun, în timpul lunilor de vară, elevii planoriști, viață care se bucură de toate avantajele vieții în aer liber, le pune la dispoziție o diversitate de mijloace pentru a-și întări trupul și a-și îmbogăți sufletul.

Viața pe care o duc în aerul curat al școlilor preaviatice este o viață sănătoasă, în care plămânii tinerilor noștri se primenesc. O zi din programul de instrucție prevede o activitate fizică și intelectuală care desvoltă deopotrivă și trupul și mintea. Exerciții fizice, jocuri și sport, însăși instrucția sborului pe planoare este concepută pe baze sportive, dela efortul colectiv



SPORTIVĂ
ULUI

al elevilor la tragerea sandow-ului şi până la efortul individual al tinerilor planorişti, ca să-şi susţină echilibrul într'un ansamblu de evoluţii generator de înaltă mulţumire sufletească. Dela efortul fizic la extazul sufletesc, planorismul cu viaţa aceea liberă de tabără din şcolile de aviaţie contribue, printr'un antrenament complet şi bine distribuit, la formarea fizică şi spirituală a tineretului preaviatic.

Viaţa de tabără are, pentru tineret, o atracţie cu totul specială, fiindcă ea nu este altceva decât un imn adus însăşi tinereţii active. In lumina solară a taberilor, ca şi în traiul acela în grup, se desvoltă un sentiment colectiv de răspundere egală şi de valorificare a personalităţii care, prin indicele de efort al fiecăruia, începe să înmugurească.

Unde poate fi mai mult stimulat tineretul, dacă nu acolo unde poate găsi o extindere a fanteziei sale creatoare şi o înlesnire a energiei lui fizice ? Şi unde pot conjuga mai solid şi mai agreabil, în acelaşi timp, tinerii elevi, fantezia lor sufletească cu necesitatea biologică de a-şi desvolta energia lor fizică, — decât în aceste şcoli de pregătire preaviatică şi tabere de sănătate fizică şi spirituală a tineretului român.

CAVALERII DE MÂINE AI MANŞEI



După cum o Naţiune îşi bazează viitorul pe Tineret, tot astfel şi Statul îşi sprijină existenţa şi prestigiul pe Armată.

Aviaţia este arma pe cât de nobilă pe atât de eficace — dovedindu-se de un real folos atât în cutezătoarele atacuri asupra inamicului cât şi 'n îndârjitele lupte pentru apărarea Patriei.

Tineretul Aviatic Român este tocmai legătura dintre aceste două forţe.

Rezervoriu al Naţiunii din care se vor recolta cavalerii de mâine ai manşei — Tineretul Aviatic Român continuă glorioasa tradiţie începută de Aurel Vlaicu, Traian Vuia, Zorileanu şi întărită de cohorta eroilor din războiul reintregirii hotarelor,

Pe virtuţile acestui Tineret — şi pe priceperea lui se bazează Aeronautica Regală Română pentru recrutarea cadrelor de mâine.

Conştient de nobila îndatorire ce-i este hărăzită, Tineretul Aviatic Român studiază, în cadrul cursurilor speciale, regulele sborului, pentru ca să fie prezenţi cu aceeaşi voie bună, cu aceeaşi dragoste de-a învăţa într'un număr din ce în ce mai impresionant pe terenurile şcoalelor de sbor cu şi fără motor.

Dar Aviaţia — pe lângă valoarea ei în ceea ce priveşte apărarea Statului — mai este preţuită şi pentru faptul de-a servi ideia de progres, de civilizaţie prin marile servicii aduse omenirii în timp de pace.

Iată, de ce, putem spune despre tinerii care-şi fac pasiune din a fi stăpânitorii cerului că ei sunt în acelaşi timp şi pionierii civilizaţiei.

Prin transporturi masive şi urgente, prin uşurarea schimburilor economice, prilejuind desvoltarea legăturilor culturale şi turistice — Tineretul Aviatic Român este pornit pe calea marilor înfăptuiri — înfăptuiri care-i vor înscrie, cu siguranţă, numele în cartea de glorie a Patriei : Istoria.

Smeu și aeromodele



Nu se poate gândi aviația decât ca un document de creație și de realizare al tineretului, fiindcă disciplina sborului ca și tehnica lui creatoare sunt rezultatul și aspectele permanente ale energiei active a tineretii.

Intre smeul construit din jurnal lipit și întărit cu speteze lipite cu pap, și avionul ultramodern construit după formule aerodinamice de înaltă școală tehnică este o relație evidentă. De ce n'am putea spune, atunci, că în fiecare copil — care-și înalță smeul cât îl lasă sfoara din mâini, sălășluiește un viitor cavaler al cerului sau că într'însul zămislește un viitor constructor de asemenea smeie de fier? Și copilul care-și leagănă smeul pe cerul maidanului său, — și pilotul și constructorul aparatelor sburătoare utilizează proprietățile aceleiași forțe ascensionale. Evident că fantezia constructorilor de smeie urcă spre nori, fără să înțeleagă altceva din „forța ascensională" decât tot atât cât înțeleg și pasările cerului în sborul lor spre soare...



Așa s'a născut și aeromodelismul, din jocul cu smeul, numai că în loc de jurnal și speteze, fantezia creatoare a tineretului nostru a făcut un pas mai departe și concretizează probleme de aerodinamică de data aceasta. In felul acesta, și cu pasiunea din ce în ce mai desvoltată în tineretul român, a luat ființă și face progrese uimitoare o știință nouă a aeromodelismului care nu este altceva decât studiul construcției de modele sburătoare și rezolvarea punerii lor în acțiune.

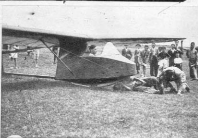
Este pragul de jos al industriei noastre aeronautice care, din emulația aeromodelelor poate descoperi formule aerodinamice în construcția parțială sau totală a avioanelor din cele mai interesante. Dealtfel, aeromodelul este fundamentul aerodinamic al avionului, rezolvând probleme de cea mai mare însemnătate pentru fizica văzduhului și mecanica sborului.

Stimulați de jocul cu smeul, tinerii aeromodeliști sunt de-acum cadrele auxiliare ale planorismului, ale sborului și ale industriei naționale de avioane. Așa dar sunt un factor important în viața însăși a Statului.

I. B.

Tineretul aviatic ROMAN

Odată cu desvoltarea aviației unui stat s'a simțit necesar să se creeze și să dea o desvoltare educației preaviatice. Aceasta pentrucă arta de a sbura nu i-a fost dăruită omului dela natură. Nu întotdeauna un tânăr are talentul să se mişte nestingherit şi sigur cu un planor sau avion, aşa de uşor cum ar face-o cu un vehicul oarecare pe pământ: bicicletă sau motocicletă. Ori aceasta este calitatea de bază pentru a fi sburător, căci numai cel ce este obişnuit cu aerul va fi în măsură să stăpânească văzduhul. Este ştiut şi verificat azi că aceste calităţi de sburător le posedă numai o mică parte dintre oameni; astfel că natura a pus o stavilă în numărul acelora cari pot să devină sburători de elită. Aceasta duce la concluzia că posibilităţile de desvoltare ale aviaţiei unei ţări sunt limitate.



De aci tragem învăţământul că toate sforţările unui stat care doreşte să aibă o aviaţie puternică atât în timp de pace cât şi în timp de războiu, trebue să fie dirijate pentru a alege pe toţi aceia pe care natura i-a înzestrat cu calităţi de sburător.

Pe de altă parte s'a simţit nevoia ca tineretul să fie înrolat din frageda copilărie în instrucţia preaviatică, pentrucă se pretinde azi dela un soldat de aviaţie, în afară de aptitudini speciale, să aibă şi cunoştinte tehnice multilaterale, ce nu se pot realiza temeinic numai în timpul stagiului militar.

Printr'o încadrare timpurie a tineretului în instrucţia preaviatică, viitorii sburători nu numai că sunt pregătiţi un timp cât mai lung şi temeinic — în vederea misiunilor speciale la care vor fi supuşi în timpul stagiului militar de mai târziu — dar, după cum am spus mai sus, că natura a pus o stavilă în numărul acelora cari pot deveni sburători de elită, *tineretul poate fi selecţional*, ani de-a rândul şi numai cei apţi găsesc drumul spre cadrele aviaţiei.

Pentru a trezi interesul întregului tineret de pe tot cuprinsul ţării pentru problemele aviaţiei şi apoi a fi selecţionaţi numai cei cu aptitudini, copii încă dela vârsta de 10-15 ani sunt puşi în contact cu aviaţia prin aeromodelism, care este mijlocul cel mai simplu prin care se aduce tineretul pentru prima oară practic în legătură cu aviaţia, este mijlocul adecuat vârstei şi capacităţii de a instrui întreaga massă, este temelia pe care se va clădi tot ceeace va urma în cariera unui sburător.

Instrucţia preaviatică a tineretului începe prin aeromodelism în urma înţelegerii de perfect acord între Subsecretariatul de Stat al aerului şi Ministerul Culturii Naţionale, în şcoli, în cursul inferior, în mod obligatoriu cu toţi elevii.

Cei cu dragoste şi pasiune pentru sbor vor continua construcţia aeromodelelor în timpul lor liber în cercul de aeromodele ale Tineretului Aeronautic Român, Aerocluburilor şi Asociaţiilor Aviatice, cu entuziasmul ce-l au pentru aviaţie în dorul de a cunoaşte cât mai mult din tainele sborului.

Deci chiar dela această primă treaptă a educaţiei preaviatice — aeromodelismul — se desprinde principiul voluntarismului, care este principiul fundamental al armei aeriene şi care trebuie să fie păstrat pentru totdeauna.

In arma aviaţiei, mai mult ca şi în oricare altă armă, deasupra tuturor punctelor de alegere domină libera alegere, care împinsă de entuziasm formează pe sburător.

Tinerii care au venit în mod voluntar şi au lucrat ani de zile la cercurile de aeromodele, rămân desigur credincioşi aviaţiei căci numai acela care aduce în anii copilăriei iubire şi entuziasm pentru aviaţie, promite să devină un bun sburător în aviaţia română.

Ei sunt în adevăratul sens al cuvântului voluntarii, cari dau năvală în cadrul aeronauticei şi de care aviaţia română are nevoie pentru a-şi menţine poziţia ei dominantă în noua Europă.

In decursul instruirii în aeromodelism timp de 3—4 ani a băieţilor de 10—15 ani, selecţionarea, care este al doilea mare principiu ce trebue să stea la baza armei aeriene, decurge dela sine.

Cei selecţionaţi pornesc şi-şi desăvârşesc educaţia preaviatică mai departe, în sborul fără motor începând dela vârsta de 16 ani.

Selecţia se urmăreşte atât pe latura caracterului, cât şi pe tărâmul cunoştinţelor de aviaţie şi lucrul de atelier.

Este un fapt dovedit că aeromodeliştii progresează mult mai repede în planorism, decât acei cari nu s'au ocupat cu aeromodelismul. Aceasta se înţelege dacă ne gândim că un aeromodel este principial supus aceloraşi legi ca un planor sau avion.

Şi deci va fi cu prisosinţă justificată măsura ce se va lua în viitor, ca elementele ce urmează a fi recrutate pentru şcolile de sbor fără motor, pentru şcolile tehnico-aeronautice şi pentru orice specialitate din arma aeriană, să fie alese numai dintre aeromodelişti calificaţi.



Această primă treaptă a educaţiei preaviatice va sta la acelaş nivel de egalitate alături de sborul cu şi fără motor, care-şi va alege generaţia nouă de sburători din rândul acelor băieţi, cari s'au dovedit buni sburători în mic.

Deci, construcţia şi sborul aeromodelelor este mijlocul care întreţine mereu flacăra vie şi entuziasmul pentru aviaţie în massa tineretului, este mijlocul care aduce tineretul pentru prima dată în contact cu aviaţia, îi transmite primele principii în privinţa teoriei şi practicii, având ca scop: selecţionarea naturală şi neforţată pentru viitorii sburători.

Cpt. av. PATRU M. MIRCEA
Şc. Sup.



UN BRAV DELA STUKAS:
Sub. Lt. av. BĂDULESCU MIRCEA